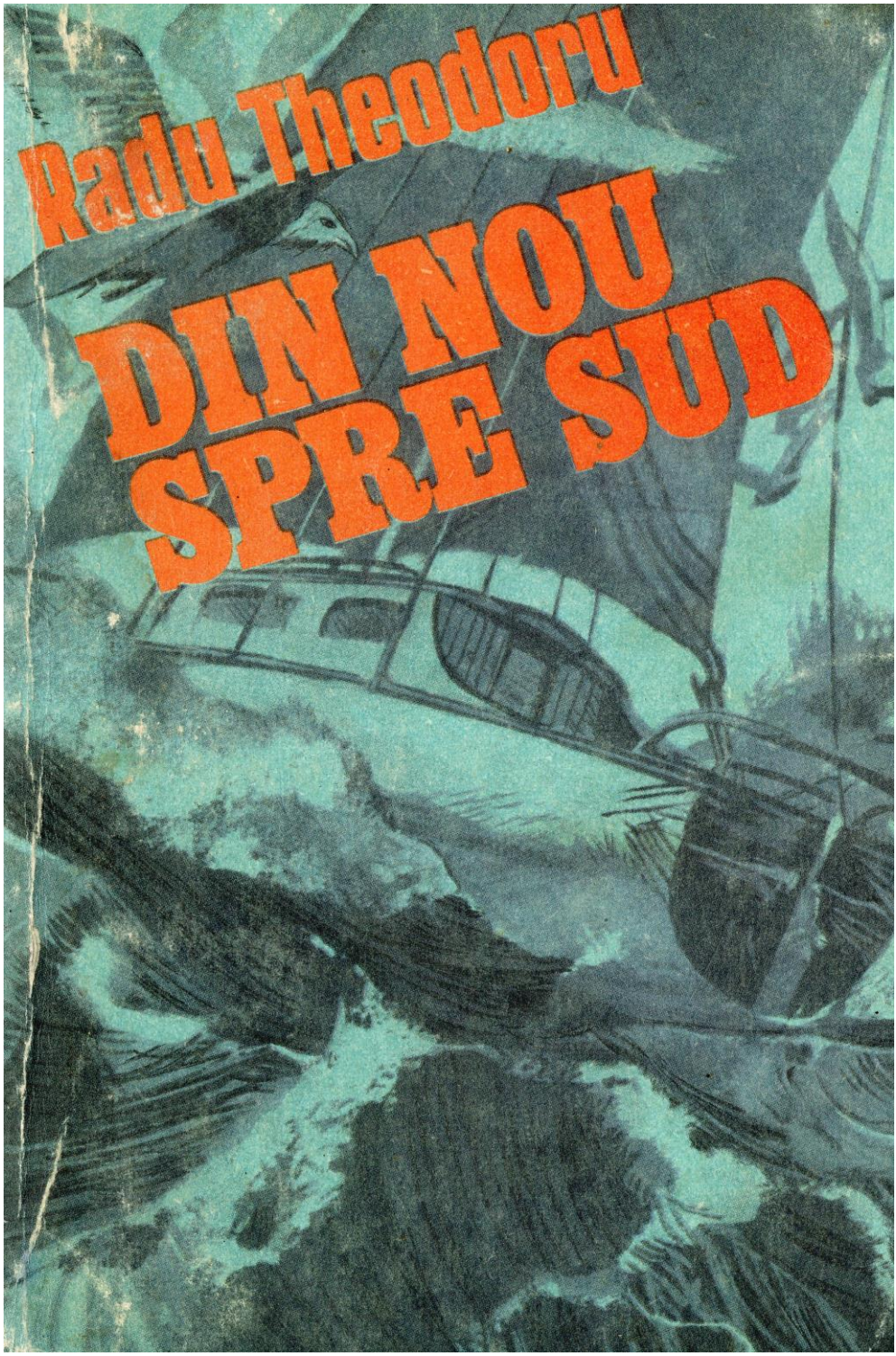
Radu Theodoru

DIN NOU SPRE SUD



PARTEA ÎNTÂI
Din nou spre Sud

PRECUVÂNTARE

Sunt tentat să încep şi această carte de călătorie pe mări, notând în cea dintâi frază data.

„Marţi 30 septembrie 1980", aşa cum din obişnuinţă sau dintr-o cunoaştere mai profundă a lucrurilor, o făceau confraţii noştri de la începutul veacului.

Poate ştiindu-se în acord mai intim cu universul. Poate crezând în influenţa fastă sau nefastă a mişcării planetelor, nu totdeauna după legile, lui Kepler şi necitind la vremea lor definiţiile pejorative date astrologiei de către astronomii moderni în dicţionarele de specialitate. Departe de mine gândul să proliferez texte criptice, ori măcar texte vechi ale tradiţiilor chaldeene sau babiloniene în materie. Aceia aveau deasupra lor un cer limpede, plin de poezia matematicilor, servituţile lor intelectuale erau lejere şi considerau timpul dintr-un punct de vedere avantajos, folosindu-l cu chibzuinţă şi înţelepciune, fără să-i cunoască paradoxul potrivit căruia, el, timpul, se scurge mai încet într-un sistem de referinţă mobil, decât într-un sistem fix, de unde longevitatea, măcar teoretică, a astronauţilor. Fără să fie astronauţi, străbătând pustiul legănaţi de cămile, erau longevivi, nimeni nu poate garanta că nu cunoşteau prin tradiţie isprăvile unor astronauţi mai vechi supravieţuind în legende, că nu meditau asupra tulburătoarei întrebări referitoare la caracterul finit sau infinit al spaţiu-timpului şi că nu-şi acordau existenţa dacă nu cu megacosmosul, măcar cu respiraţia Terrei şi cu strălucirea aştrilor. Aş fi naiv să cred că ziua de marţi 30 septembrie când am simţit nevoia imperioasă să încep această carte, are vreo legătură în" esoterică, astrologică, spirituală cu ziua de marţi 1 iulie când trebuia ca „*Hai-Hui 2*" să ridice velele în noua lui călătorie spre sud şi nu le-a ridicat; ori cu alte zile de marţi ale vieţii mele de navigator cu vele, zile socotite cu ghinion de tradiţia marinărească plină de superstiţii nu mai puţin fantastice decât cele conţinute în horoscoape. Cu atât mai naiv cu cât urmărisem în ultimii doi ani atât ştirile pur ştiinţifice care veneau din lumea megacosmosului – este adevărat foarte

zgârcite, cât şi pe cele mai abundente venite din cosmos. Am convingerea secretă că adevărul interdependenţei şi condiţionării reciproce extrapolat din social fenomenelor cosmice, în care socialul să fie inclus la scară mondială, ar conduce la o reintegrare armonioasă în natura primordială, de fapt izvorul de viaţă al speciei şi axul ei de referinţă. Natură pe care cu o stupizenie orgolioasă o folosim numai ca pe un nesecat zăcământ de materii prime, ignorând în goana după confort că, epuizând într-un veac ceea ce materia a creat în milioane de ani, specia se condamnă la sinucidere.

Dar cum nu sunt specialist în prognoze futurologice, cum profesia de profet îmi stârneşte suspiciuni fundamentate pe o analiză îndelungată a structurilor ei şi a destinelor profeţilor mai gălăgioşi sau mai taciturni; dar întotdeauna puşi să amelioreze starea naturală a umanităţii prin legiuiri care folosesc mai adesea ascuţişul sabiei, decât, elocinţa şi mai mult rugul decât convingerea, revin la această zi de marţi întru totul rupestră, când îmi încep cartea.

Constat cu amărăciune că păcătuiesc deliberat împotriva propriilor mele convingeri, lucru care mă umple de o tristeţe ipocrită. Iată că profesez, în spirit, integrarea armonioasă în natură, încercând s-o aplic cotidian prin viticultură şi pomicultură, iar în sezonul estival, prin „*Hai-Hui* 2" suplul, temerarul, bravul „*Hai-Hui 2*" că fac destula zarvă pe seama libertăţilor primordiale, clamând în numele originalităţii specifice şi în acelaşi timp, proi i-l. Înd de puterea absolută pe care o am în ogradă, am tăiat aripile lui Baiazid, coco. şeful turcesc poligam, haiduc de poiată, vajnic cuceritor de găinacee dolofane de prin vecini, sortindu-i o existenţă cvasiumană lângă două consoarte din neamul lui, lucru care l-a scârbit profund şi i-a alterat caracterul. Din ţanţoş şi războinic, Baiazid a devenit introspectiv, grav, puţintel mizantrop şi cinic. Unde sunt rodomontadele lui cutcurigite de pe gardurile şi solarele altora, care-mi aminteau cu nostalgie de Ronsard şi al său teribil Cyrano? Unde este zborul lui intempestiv de seară, când se întorcea din escapade plin de mândria victoriilor, adeseori cu platoşa verde-oţelie pătată de sângele lui şi al adversarilor uriaşi din rasa cocoşilor pământeni, ori din rase de import, pe care-i ataca în propriul lor domeniu, zdrobindu-le orgoliul şi suficienţa, ori măcar silindu-i să-şi pună semne de întrebare. Asupra fidelităţii. consoartelor. Asupra demonetizării autorităţii. Posomorii, căzut în sine, ucis în ceea ce-l personaliza, Baiazid şi-a ordonat viaţa transformând-o pe Negruţa în

soţie legală, cloşcă plicticoasă şi cicălitoare, cu funcţii materne precise, încercând să-şi compenseze viaţa de Casanova prin ridicarea Neghiniţei la rang de favorită. A urmărit sceptic creşterea celor nouă pui, dispreţuindu-i tolerant, chiar atunci când dintre ei s-au ridicat trei cocoşei roşii, plini de trufia inonştienţei. stăpâni în devălmăşie pe cele şase puici fâşneţe şi răsfăţate Două familii cu teritorii strict parcelate, cu tabieturi reglate de milenii şi anotimpuri. Desigur va trebui să tai aripile cocoşeilor care trec gardurile în zbor, neînţelegând sensul delimitărilor făcute de om naturii înconjurătoare şi mă mâhnese… aprioric pentru că îi voi îmbătrâni şi umaniza înainte de vreme. Şalul miroase a ţuică nouă. Căruţele coboară din deal pline de porumb. Pline de struguri. Miroase a strugure copt. A ananas şi zaibăr. A terasă şi a nová. Moţi din Apuseni dogăresc butoaiele. Bătutul cu ciocanul are un anume ritm. O cadenţă exactă, care acum exprimă măiestria şi tradiţia. Odinioară, în vechimile de la Deceneu înainte cine poate şti ce exprima ritmul acesta? Poate un imn bahic? Cerul miroase a miez de nucă şi a fagure. Mâine o să miroasă a must.

Hui-Hui 2" se leagănă la geamandura ei din portul Tomis, aşteptându-mă s-o scot la iernat, pe cavalet., ai mei sunt la şcoală şi melancoliile toamnei mângâie perfid lunca încă nebătută de brume. Longin, coechipierul meu, prospectează fosele nasale şi cornetele acustice ale pacienţilor lui caransebeşeni, O.R.L.-ist redutabil, facă Domnul să nu confunde bisturiul cu echea şi nici dulcele legănat al mării cu monotonia cotidianului. Întors din marea visată o viaţă îţi trebuie nervi tari să revii la condiţia profesiei. Chiar dacă, cândva, ai socotit-o vocaţie. Aşadar, în 1978 „*Hai-Hui 2"* a făcut o croazieră spre Sud, atingând Yalova pe coasta Asiei Minor. La sfârşitul călătoriei echipajul s-a întors la treburile zilnice, prilejuindu-i skipperului o foarte aspră judecată interioară la care au participat tipi insoliţi, uneori insolenţi, de nimeni poftiţi să se amestece în afacerile interne, de conştiinţă. Am scris în *Cu „Hai-Hui 2"* spre *Sud* despre aceşti tipi veniţi unii din memoria spirituală şi biologică; alţii din convenţia socială şi din lecturi. Mă împac oarecum cu tipul d'Artagnan-Matamores care-şi vântură fanfaronada în situaţiile cele mai solemn convenţionale, înţelegându-i apetitul pentru butadă şi savoarea cu care calcă. plictisul relaţiilor umane schematizate până la sufocare. Mă amuză când flagelează gravitatea cu care îndeobşte se spun cele mai banale dintre banalităţi, aura penibil ştiinţifică în care sunt învelite insuccesele, sau incompetenţa, sau pur şi simplu minciuna.

Mă irita tipul pedant, raţional, rece şi calculat, Cu o voinţă inflexibilă, autoritar şi dictatorial, de pură factură militară care, în momente cheie ale existenţei mele, ori în momente limită, pune stăpânire pe situaţie şi rezolvă totul fără niciun fel de menajamente pentru sine, ori pentru alţii. Dar tipul cel mai imperfect posibil, care mi-a pricinuit neplăceri grave, tipul devenit un fel de balast al existenţei, este samariteanul. Un fals samaritean. Acela care nu denunţă nulitatea, ori carierismul pervers, ori parvenitismul feroce, ori laşitatea mizeră, ori abdicarea de la demnitate, ori crima morală, dintr-un fel de falsă pudoare, dintr-o înţelegere greşită a timpului, dintr-o perspectivă falsă a umanismului şi împotriva tuturor datelor exacte ale experienţei sociale care m-a lăsat de multe ori falit, făcându-mă să avansez unor escroci de diferite nuanţe şi specii, cecuri de prietenie semnate în alb, şi să cad victimă lacrimilor şi tânguirilor mincinoase ale unor falşi specialişti în lucrări domestice, cărora le-am avansat dinari buni agonisiţi cu trudă, rămaşi fără acoperire în produsul de specialitate solicitat.

Aceste pagini se leagă nemijlocit de finalul cărţii *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud* şi dacă acolo a fost vorba mai mult de istoria dramatică a realizării unui vis, în care rolul principal l-a avut tipul de factură militară; în cele ce urmează va fi vorba probabil de oamenii care visează să navigheze, pentru că –, aşa cum o spun toţi navigatorii, în reuşita unei croaziere cu vele, nu atât calităţile iahtului contează, cât calităţile echipajului. În această chestiune a avut câştig de cauză falsul samaritean, tipul lacrimogen şi sentimental, care, într-o pauză de vigilenţă a opozantului său a trecut cu vederea analizele meticuloase ale celuilalt, pedând unor argumente lirice în pofida realităţilor, cedare care putea avea urmări fatale atât pentru *„Hai-Hui 2"*, cât şi pentru echipajul lui. Numai întâmplarea dublată de şansă, numai aşezarea aştrilor în semnele zodiacului, au făcut ca tipul militar să supravieţuiască şi, condamnând la moarte falsul samaritean, să revină, după o experienţă dramatică, la condiţia lui terestră din perspectiva căreia să judece şi să hotărască pentru viitor. Să reluăm acel final de carte, uşor încifrat şi, acum, după trecerea timpului să-l dezlegăm pentru a descifra parţial sensurile celor co urmează.

…Apoi băieţii se împrăştie să anunţe vestea celor dragi.

Apoi rămân singur la bord, *Dumnezeule*, *sunt atâtea de făcut la bord începând cu vesela*, *şi în noaptea care se lasă peste Constanţa*, *când „Hai-Hui 2" se leagănă uşor*, *legată la geamandură*, *când catargul îşi*

execută mişcarea lui de metronom indicându-mi constelaţiile, când se aud valurile izbindu-se de dig şi pescăruşii clamând, când luminile de la uscat se răsfrâng pe luciu şi când de pe cuşetă aud clipocitul molcom al apei, deci când rămân singur cu Hai-Hui 2" şi cu noaptea, marea şi constelaţiile, îmi pot rula pentru mine întregul film al croazierei, pot inedita în linişte la obiceiurile oamenilor, pot mulţumi în gând tuturor celor care mi-au fost alături şi, eliberat dintr-odată de responsabilitatea propriului meu vis, pot să-mi şoptesc, cu toate că numai eu ştiu ce note mici am avut la latină:

„*Sum superbiam quasitam meritis*"!

Dacă dascălul meu de latină mă lăsa corijent, poate îl frecventam mai asiduu pe Juvenal şi nu numai pe el. Lectura clasicilor în original structurează conştiinţele şi elimină echivocul care face ravagii.

„*Apoi băieţii se împrăştie să anunţe vestea celor dragi*" … Pe un iaht care se întoarce de la drum această împrăştiere este de fapt o dezertare. Un echipaj care se formează liber consimţit este la bord de la prima raşchetă care pregăteşte coca pentru drumul pe mare, până ia ultima şcotă strânsă după ce nava a fost dezarmată la sosire. Din falsă pudoare n-am notat atunci că unul din membrii de echipaj a plecat de la bord fără să zică bună ziua nimănui; că acel bună ziua n-a mai venit niciodată contrastând flagrant cu densitatea lui telefonică sau orală dinaintea croazierei şi că, mâhnirea a fost nu pentru pierderea unui echipier posibil în viitor, ci pentru pierderea unei iluzii despre om. Al doilea echipier, ca şi la montarea croazierei, trebuia să plece la Bucureşti, să se întoarcă pe patru roţi, să încarce bagajele şi skipperul care până atunci pusese totul la punct cu al patrulea echipier şi să depună bagajele, veleie şi echipamentul, plus skipperul, la Grădiştea pe Argeş. Secundul primise telefonul acestui echipier, cei mici aşteptau întoarcerea rătăcitorului şi bravul băiat care avusese o şansă din un milion să navigheze cu vele şi-a depus skipperul plus sacii de vele, nu la Grădiştea cum datoria i-o impunea, ci pe peronul gării Constanţa la un tren de seară, pretextând inabil o treabă pe litoral fără posibilitate de amânare. Rămas în aglomeraţia fremătătoare a peronului, skipperul a resimţit un fel de gol cosmic. Un sentiment mizer şi pauper a pus stăpânire pe el, îndemnându-l să cugete adânc la ceea ce cândva se numea onoare şi bărbăţie. Ajuns noaptea în Bucureşti şi spre zori la Grădiştea, skipperul şi-a găsit secundul adormit în fotoliu, casa iluminată festiv şi toate cele

ale bunului venit aşternute pe masă. Al patrulea echipier a rămas ceea ce a fost întotdeauna, un prieten şi în amintirea croazierei cu „*Hai-Hui 2*”, întors la treburile lui chirurgicale, a pictat un peisaj cu calce şi minarete, plin de poezie şi atmosferă. care se află aşezat alături de alte lucruri dragi familiare skipperului.

Aceasta este materia propoziţiei „*pot medita în linişte la obiceiurile oamenilor*”. Semnificaţia ei se va rotunji în timp şi va infirma printr-o nouă dezertare a aceluiaşi personaj, de data asta în condiţii limită, spiritul conciliant şi samaritean, ca şi concepţia după care s-au alcătuit parţial echipajele la „*Hai-Hui 2*” confirmând în acelaşi timp teoria constantelor psihologice.

Deschis drumul iahtingului de croazieră, experienţa trebuia fructificată. Limita spaţiului marin de navigat, lărgită. Tradiţia consolidată. Ştiam în 1979 că la Constanţa şi Bucureşti sunt câteva iahturi de croazieră spre faza finală a construcţiei. Ca urmare a invitaţiei făcută de „*Yacht Club Varna*” clubului sportiv „Electrica” Constanţa de a participa la regata Mării Negre „*Gheorghi Dimitroff*”, cum clubul nu avea alt iaht disponibil, m-am angajat să particip cu „*Hai-Hui 2*”. Între timp pregăteam asiduu planul ambiţios numit pe fişe „*Circumterra*”. Apăruse *Noi*, *Mircea şi Atlanticul* şi din scrisorile primite de la cititori îmi reţinuse atenţia aceea semnată de doctorul Longin Arghiriu din Caransebeş care-mi scria că el însuşi a fost ambarcat pe un pescador vreme de un an şi că citind cartea, nu i-a venit să smulgă pipa autorului nici a-toate-ştiutor, nici pozâii în bătrân lup de mare şi nici să i-o arunce peste bord, ca şi alte complimente de acelaşi gen. În plus, bravul şi necunoscutul doctor zicea că pasiunea vieţii lui este navigaţia cu vele, că are în acest sens o documentaţie suculentă şi că ar dori să participe la un proiect nautic.

Doctorul s-a înfiinţat mai târziu la Grădiştea, mi-a trimis apoi un colet poştal consistent, conţinând reviste de iahting, cărţi de construcţii de iahturi, o bibliografie care, adăugându-se celei pe care o aveam, a devenit impresionantă şi în vara lui 1980 s-a verificat pe sine ca posibil echipier al navigaţiei circumterestre în împrejurări nu de puţine ori dramatice, rămânând alături de skipper după eşuajul de la Cap Karakova, spre ieşirea în Egeea a strâmtorii Dardanele. Electrizat de acelaşi plan, inginerul se va vedea de ce anonim şi scris cu literă mică precum substantivele comune, a furnizat acel suculent „*Ocean Pasages For the World*” şi s-a pus cu succes în slujba ideii, în nsindu-şi eficient

inteligenţa, specialitatea tehnică, inwntivi ta tea şi priceperea De când mă părăsise pe peronul gării Constanţa după ce „*Hai-Hui 2*" îi oferise croaziera mirifică din arhipelagul Prinkipo şi întâlnirea cu Istanbulul, ochiul îmi era atent la nuanţă şi instabilitate, la dezacordurile între ideal şi. traducerea lui în viaţă, la manevrele diplomatice şi electorale devenite din obsesie, habitudine şi din mijloc, dată caracterologică.

Plin de zel, posesor a cinci volume care conţineau sinteza unei vaste lecturi de specialitate şi a brumei de experienţă dobândită în construcţia de iahturi şi în navigaţia cu vele, volume structurate de la tactica şi strategia marşului circumterestru pornind de la consideraţiile geo-dimatice la cele politice, până la dimensiunea şi compoziţia cablurilor de oţel ale greementului, la aprovizionare şi autofinanţare, skipperul şi-a reluat calvarul audienţelor, al întrevederilor, al solicitărilor, scrisorilor şi demersurilor la mai toate forurile Statului, care ar fi putut decide şi subvenţiona proiectul. A găsit o imensă audienţă, o generală bunăvoinţă şi nicio soluţie. Argumentam acolo că polonezii au luat startul cu „*Otago*" şi „*Copernicus*" la unul din evenimentele sportive ale secolului, regatacircum terestră din 1973, că bulgarii au un navigator solitar circumterestru, Gheorghi Gheorghiev, că din nou polonezii o au pe solitara circumterestră Krystyna Chojaewska-Listie, că cehoslovacii îşi au circumterestrul lor. Se pare că bravii ciclişti sexagenari care bat şoselele lumii mulţumesc oficialitatea noastră sportivă şi că, un velier mic de construcţie românească plecat în jurul planetei solicită atâta bătaie de cap. Încât „*aceste activităţi se vor organiza în ţară*", cum îmi răspunde oficial, cu număr de înregistrare şi parafă, o autoritate. Caragealescul nu mă consolează şi-l abordez pe confratele meu Adrian Păunescu. Entuziasmul începutului s-a calmat pe parcurs. Ah, timpul care macină totul, ideal şi vise! Până şi cel mai bine pus la punct plan economic de venituri şi cheltuieli care să susţină material „*Circumterra*". Până şi promisiunile cele mai patetice. Peste tot în lume un asemenea plan finanţat prin emiterea de cărţi poştale ilustrate, note de drum în exclusivitate, film şi conferinţe, se realizează fără prea multă bătaie de cap. deschizând mari şi splendide ferestre spre lume şi vis.

Desigur, notez pentru uzul profesiei inerţia şi conformismul, spaima de nou şi rutina, falsa gravitate care acoperă nulitatea unuia sau altuia dintre cei interpelaţi, puşi în fotoliile lor nu să macine hârtii, puşi să gândească, dar mai ales să hotărască. Mă stupefiază imposibilitatea

de a lua o decizie. Printr-a şaptea am considerat că liceul meu „*Constantin Diaconovici Loga*" din Timişoara, trebuie să aibă o echipă hipică. Cum n-aveam cu ce să închiriez cai de la clubul hipic destinat celor cu bani, m-am prezentat generalului comandant al garnizoanei, expunându-i planul. Generalul (era înalt, cu sprâncene stufoase, purta uniforma cu eleganţă) m-a cântărit din priviri, a zis da şi a repartizat „călăreţilor" de la „*C.D. Loga*" unul din cei mai buni instructori de echitaţie ai artileriei, cu paisprezece cai pe alese. Am expus planul în trei minute, generalul a hotărât în treizeci de secunde, s-a scutit timpul, iniţiativa a prins viaţă şi colegii mei s-au bucurat intens de practicarea acestui sport nobil. Pe urmă a venit războiul; dar asta este o cu totul altă poveste. După cum, cu totul altă poveste este „*Circumterra*". Poveste în care caii se exclud, ca şi elevii de liceu de altfel. În care înalţi demnitari au arătat o înţelegere caldă şi spontană, căutând ei înşişi o soluţie, deschizătoare de perspectivă şi eventual să încetăţenească la români o activitate de mult curentă şi pasionantă pe toate latitudinile şi meridianele lumii: sportul cu vele de mare croazieră. Am găsit la aceşti înalţi demnitari bunăvoinţa de care vorbeam mai sus; dar nici ei, nici eu n-am găsit cadrul juridic şi de stat în care am fi putut acţiona, secţia de iahting a CNEFS-ului autoexpulzându-se din problemă cu o înverşunare care frizează ridicolul şi cu o lipsă de răspundere care o va stigmatiza peste timp, după cum se va vedea mai jos".

Deci, pe la începutul anului 1980 skipperul lui „*Hai-Hui 2*" epuizase o bună parte din energia şi rezistenţa sa la înaintare în birocraţie, clacând într-o încercare disperată de a construi iahtul circumterestru prin mijloace proprii, solicitate ministerului de finanţe sub forma unui împrumut rambursabil clin drepturile lui de autor. Această situaţie cu nimic tonică şi reconfortantă era invers proporţională cu stadiul pregătirilor efective. În una din vacanţele la mare, căpitanul-locotenent Ion Buta din Marina Militară îi prezentase skipperului un alt căpitan-locotenent, inginer proiectant, pasionat al navelor mici cu vele având o lectură de specialitate bogată, plin de entuziasm pentru idee, care se înfăţişase la această întâlnire cu o schiţă de proiect. Căpitanul-locotenent inginer Teodor Asimil a rămas de atunci fidel proiectului şi în apartamentul lui ospitalier din Constanţa s-au finalizat multe din datele tehnice care formau osatura construcţiei. Doctorul Longin Arghiriu făcuse câteva drumuri la Grădiştea, aducând o bibliografie de primă mână în ceea ce priveşte partea pur tehnică a

construcţiei, cât şi ansamblul problemelor care privesc realizarea marşului circumterestru legate de climatologie, meteorologie, navigaţie, supravieţuire. Material eterogen, împrăştiat în reviste şi cărţi, pe care skipperul l-a selectat, triat, fişat şi apoi întrunit într-un volum suculent numit "*Cartea skipperului*", după cum cel pur tehnic constructiv s-a însumat într-un tom numit „*Construcţia iahtului Hai-Hui 3*". Muncă pasionantă, dificilă, cu alură câteodată detectivă, bibliografia de iahting este pauperă la noi, muncă preţioasă mai ales sub aspectul ei uman. Fără să întrevadă o geană de orizont limpede, niciun fel de răsplată materială, o seamă de oameni animaţi de acest vis, sacrifică timpul lor studiului şi acumulărilor de date. Se creează un flux epistolar de la Grădiştea şi spre Grădiştea. Acest flux epistolar sistematizează, triază, acceptă, refuză; dar mai ales este operă de cunoaştere a oamenilor. Aceştia rămân sau se autoelimină prin pasiune sau lipsă de pasiune, prin perseverenţă sau opusul ei; prin competenţă sau incompetenţă. Se conturează psihologii. Se schiţează caractere. Se definesc concepţii. Se implică responsabilităţi. Şi, desigur, apar minusurile din activitatea skipperului, când militarul cedează teren liricului leşinat, gata să creadă orice fanfaron pe cuvânt, când raţionalul acceptă imixtiunea sentimentalului, când evidenţa este mascată de spiritul cristianic şi când scopul este deturnat prin acceptarea laudei de sine.

Iată cum lucrurile se întorc mereu la discuţia despre caracter, în final despre om, dar cum nu este vorba nici de eseistică, nici de moralistică, nici de sociologie, în februarie 1979 skipperul adoptă o tactică şi o metodologie care i se par eficiente. Tactica şi metodologia se aplică câtorva grupuri de probleme care vizează atât „*Circumterra*", cât şi programul „*Hai-Hui 2*". Conform principiilor de bază pe care şi le-a fixat, skipperul doreşte ca „*Circumterra*" să fie o operă comună a echipajului, proiectantului şi constructorului, ca şi a opiniei publice. În baza unei depline egalităţi, fiecare membru din echipaj trebuie să-şi aducă aportul la construcţia iahtului, de la proiectare, până la lansarea la apă. Toate ideile se însumează, se triază, se discută cu proiectantul, se stabilesc şi cele; stabilite devin literă de lege. Formarea echipajului revine în sarcina skipperului căruia i se impun comandamente nu rigide, dar de o fermitate de nezdruncinat. Skipperul a călcat principiul pe care şi l-a impus. Călcarea deliberată a principiului a dus la drama de la Cap Karakova (anticipând în timp şi în epic).

Pregătirea tactică, strategică, materială, administrativă, profesională cade în sarcina fiecărui membru de echipaj şi în coordonarea skipperului. Se găsise navigatorul, inginerul, şeful cu manevra velelor, bucătarul, radiotelegrafistul, operatorul, doctorul, erau membri de echipaj care îşi asumaseră două sau trei responsabilităţi atât pe timpul pregătirii, cât şi în marş. Rolurile de echipaj se împărţiseră conform formaţiei profesionale, hoby-urilor, pregătirii extraprofesionale. Apelasem la vechi şi încercaţi navigatori cu vele, la marinari cu experienţă de-o viaţă pe mările şi oceanele lumii spre a-i avea consilieri. Aceştia acceptară. De unii mă lega o experienţă marină, dar mai ales spirituală comună, de alţii fascinaţia proiectului. Căpitanul de rangul I Alexandru Hârjan. cel cunoscut din *Noi*, *Mircea şi Atlanticul* şi din *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud*. Maestrul sportului Nicolae Calcan, viguros şi entuziast se oferă nu numai în calitate de consilier şi antrenor, dar şi în aceea de coechipier. Căpitanul de cursă lungă Gheorghe Iurașcu, inspector în Ministerul transporturilor cu care jşmi dau examenele de capacitate… maritimă, lărgeşte sfera documentaţiei prin cărţile de specialitate al căror autor este.

Desigur primesc zeci de scrisori de adeziune, mai ales după apariţia cărţii *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud* şi a interviului pe tema circumnavigaţiei apărut în *„Flacăra*. Unele fanteziste. Unele cu date antropomorfice exacte: circumferinţa craniului, valoarea dinamometrică a bicepşilor, culoarea părului şi a ochilor. Altele exprimând cald ori naiv, ori raţional dorinţa fierbinte de a naviga cu vele. Răspund tuturor celor care-mi scriu sau telefonează. Sunt muncitori şi studenţi, ingineri şi arheologi, psihologi şi medici, elevi şi biologi. Interesaţii se autotriază. Reţin doi orădeni de o seriozitate şi constanţă exemplară, un jurist şi un medic care-mi propuseseră într-o scrisoare al treilea membru al echipei lor de alpinism, o fată. Şi-au construit o barcă cu pânze, au navigat în Deltă, îmi trimit fotografiile şi în vară vin la Grădiştea. Sunt sportivi de performanţă (mai avusesem unul, tot alpinist ca şi ei) îmi spun ce ştiu să facă, ce pot învăţa, ce aparatură tehnică au sau pot confecţiona. Amândoi sunt foarte tineri şi-i înscriu pe lista programului *„Hai-Hui 2"*, pentru că m-a cucerit dorinţa lor aproape disperată de a naviga cu vele, seriozitatea cu care şi-au asumat rolurile de echipaj. În momentul când scriu aceste rânduri, unul îmi comunică faptul că frecventează cursurile unui cerc de radio-amatori, un alt curs de engleză, pe altul de bucătărie; iar celălalt un curs

de cine-amatori, lucrând în acelaşi timp la o mini-uzină de bord: generator-compresor. Olga va trebui să stea acasă, o barcă cu pânze fiind în sine un obiect prea strâmt pentru o femeie, şi psiholog pe deasupra, cu toate că la Istanbul am întâlnit un echipaj polonez care avea în componenţă două femei, dintre care una chiar *„pania capitan"*.

Paradoxul, întâmplarea, cărţile mele născute din mare şi cer, Fortuna şi astrele aranjaseră lucrurile rămase în impas. Proiectele *„Hai-Hui 2"* se substanţializaseră.

Circumterra se delimitase de vis, indiferent că în momentul euforic al descoperirii unui echipaj posibil primesc o scrisoare de la Oradea, semnată de tatăl unuia dintre entuziaştii mei coechipieri, care retrăgea angajamentul tinerilor, retezându-le aripile după acelaşi principiu al autorităţii aplicat de mine cocoşeilor turceşti, începând cu vajnicul Baiazid.

Poate îmbătrânindu-i înainte de vreme. Poate hărăzindu-le suferinţa unei neîmpliniri. Lăsându-mi două locuri descoperite pe listele mele de echipaj. L-am înţeles pe tată, dincolo de convenienţă şi i-am iertat pe tineri pentru uşurinţa cu care au renunţat la ei înşişi.

De câte ori nu voi trece prin experienţa dureroasă a gustului amar, când dincolo de artificiile colorate ale vorbelor, dincolo de exploziile sonore şi adeziunile pline de fulmicoton, voi găsi, singur în faţa deciziei, insul sărman strivit de propria lui condiţie; insul despuiat de penajul multicolor al travestiului în care trece de la un vis ratat la alt vis ratat, îmbătrânind în vorbe şi-n iaurtul cotidian.

Mă contrariază şi îngrijorează uşurinţa cu care se asumă responsabilităţi într-un cadru liber consimţit, dar mai ales iresponsabilitatea cu care se degajează de responsabilitatea asumată liber şi nesilit de nimeni.

De fapt se reiau la valori superioare metode, analize sociale, prospecţiuni pe unele dimensiuni ale viitorului, folosite în cea dintâi călătorie pe mare întreprinsă de români după cel de al doilea război mondial cu o barcă mică cu vele, călătoria iahtului *„Hai-Hui 2"*. Până la urmă, exasperaţi de insistenţele skipperului, prieteni şi neprieteni, oficiali şi neoficiali întreabă: – Ce vrei, domnule, în definitiv? Iaht ţi-ai construit!... Pe mări ai umblat şi după figura cubică pe care ţi-ai aranjat-o, ai să mai umbli!

— Haideţi să ajtingem timpul din urmă, răspunde skipperul. Ieşiţi, stimaţi tovarăşi, din rutina plină de confort a obişnuitului. Haideţi

să construim în portul Tomis, numit fără niciun merit „de turism", un club de iahting de croazieră. Avem iahturi cărora le cresc venerabile bărbi de alge de ghiol şi apă dulce. Avem meşteri minunaţi care fac lemnul ori metalul să cânte. Avem o mare pustie de pânze, splendidele pânze ale bărcilor care duc spre larg cutezanţa şi visul, bărbăţia şi orgoliul de a învinge, ştiinţa complexă a navigaţiei şi pe aceea la fel de complexă a marinăritului în întreaga accepţiune a termenului. Este stimabil fotbalul, cu tot cortegiul lui de trompete şi bufonade; dar de ce ar fi mai puţin stimabilă regata marină în care se călesc caracterele la cea mai aspră dintre şcoli, şcoala mării? De ce, dintre toţi riveranii Mării Negre, numai noi să nu brăzdăm valurile la bordul micilor ambarcaţii care formează şi selectează, care compensează deficitul creat de marile aglomeraţii spiritului şi trupului? De ce numai noi să nu intrăm în relaţii cu lumea şi pe acest canal aducător de beneficii materiale? De ce numai noi să ignorăm cu atâta suficienţă una din posibilităţile existenţiale ale lumii contemporane? Un *Iaht Club Român* la Tomis, care să acorde asistenţă iahturilor venite din întreaga lume, astăzi căutând Varna şi Odesa pentru confortul şi facilităţile lor.

Un *Iaht Club Român* care să creeze cadrul organizatoric al croazierelor marine, să le asigure moral şi material, să stabilească legături internaţionale cu alte iaht cluburi, să deschidă turismului nautic Dunărea şi Delta, să stimuleze construcţia bărcilor de turism pe ape de şes, Dunăre şi Mare, să edifice acele tabere nautice pline de farmec fie la ţărmul marilor lacuri de acumulare, unde bărcile cu pânze nu strică şi nu poluează măreţia naturii, fie pe ţărmurile Dunării, în Deltă şi la Mare umplând astfel un gol resimţit acut astăzi la noi.

Eram pus la patru nasturi, scosesem din servieta neagră „Diplomat" cele cinci volume ale planului „*Circumterra*", plus planul cu structurile *Iaht Clubului Român* cu diviziile „Dunărea" şi „Marea Neagră", plus lista iahturilor existente astăzi, plus lista celor care vor fi gata mâine, plus listele membrilor cotizanţi, plus planul de venituri şi cheltuieli, mă gândeam perorând în faţa comisiei grave ca însăşi destinul că, în sfârşit, iată faptele şi viaţa au scos onorata comisie din letargie, că totul va depinde nu de adevărul adevărat, ci de posibilitatea noastră, a celor prezenţi de a-i cuceri atenţia şi bunăvoinţa, de a o determina să adopte o rezoluţie colectivă pe care s-o transmită subcomisiei ele resort; să ne facem primiţi şi] a această subcomisie de resort care, după informaţiile noastre se ocupă de clasarea în

bibliorafturi a hârţoagelor comisiei principale, care de fapt este nu una de decizie, ci una de pretriere, de preselecţie şi că adevărata comisie…

Ce contează pentru adevărata comisie anii în care ne irosim, în care visele sângerează şi mor câtă vreme preselecţia. pretrierea îşi face datoria şi ne ascultă cu sârguinţă şi principialitate neabătută. Să căscăm, tovarăşi!…

Unu, doi, trei! Bărci cu pânze? Când sfecla de zahăr, tovarăşilor! Sfecla…

Tot la patru nasturi şi la ştaif sunt, este adevărat, puţintel cam şifonat, habar n-aveam că problemele Sfeclei de zahăr, tovarăşilooor, intră în relaţie de prioritate cu iahtingul românesc de croazieră, absolut inexistent, ventilatoarele zbârnâie plăcut şi distonant în raport de problemele sfeclei, îmi retrag documentarea, mă las copleşit de dramatismul clipei, îmi jur să revin pe pământ şi să propun onor comisiei angajarea mea totală, fără reticenţă, în slujba zahărului candel. Datorită acelei întâlniri cutremurătoare se explică manifestaţia spontană, cu pancarte şi etc… făcută atunci de delegaţia veliştilor în favoarea, folosul şi priorităţii principiale, fundamentale, moral-sociale şi material-băneşti a sfeclei de zahăr ca element al dinamicii dezvoltării şi tot aceleiaşi întâlniri, trecerea multora dintre noi în sfera de activitate fie a sfeclei de zahăr, fie în a celei furajere, indiferent de colesterol şi micile neplăceri ale vieţii rurale.

Aşa că îndosariez temporar planul „*Circumterra*", contând pe efectul dinamic al ideii lansate şi mă apuc temeinic de pregătirea croazierei anului 1980 cu "*Hai Hui 2*".

Existau datele materiale: iahtul şi echipamentul minimal. Exista echipajul de bază. Existau oamenii dispuşi să ajute pregătirea croazierei. Exista un club sportiv cu o secţie de iahting „Electrica"-Constanţa şi un entuziast laborios, Nicolae Oglindă, care lansa la apă două iahturi şi propunea o croazieră egeeană cu trei ambarcaţiuni. Se configura o idee, cât de vagă, de asociere. De cadru organizatoric. Golul dintre tradiţia de iahting antebelică şi contemporaneitate luase sfârşit.

CINE RĂSPUNDE SAU EPISODUL VARNEZ?

Omul îşi deşurubează stiloul cu gesturi grave. Da! aprobă ca secţia de iahting a CNEFS să facă toate formele ca în trei zile să obţină vizele pentru cei doi membri de echipaj care pleacă la Varna cu iahtul

„*Hai-Hui 2*", la invitaţia Iaht Clubului Varna. adresată clubului sportiv „*Electrica*" – Constanţa de a participa la regata Mării Negre „*Gheorghi Dimitroff*". Prima participare de gen. Fără ca oficialitatea de resort să fi investit un leu. Fără să cheltuiască un leu. Fără să se obosească mai mult decât efortul necesar unei semnături. Este ora 09.38 omul are avion la ora 10, 20 spre una din capitalele europene, deci mă ţine în picioare cu amabilitate, este grăbit, grav. solemn; da, este o idee. trebuie să ajutăm, etc. etc. iată peniţa din aur coborând maiestuos deasupra adresei CNEFS către serviciul de paşapoarte. Trei zile doar pentru forme, pentru că invitaţia ajunsese târziu. Gazdele consideraseră probabil că de la Constanţa la Varna… Adresa CNEFS stimulată de alte adrese complementare. Urmăresc cu maliţie coborârea sacerdotală a sacrei peniţe de aur. Dintr-odată. ca în toate filmele de acţiune, apare El. Responsabilul în cauză. Mic, uscat, agil, gâfâit, asudat, alb. persuasiv, elocvent, doldora de argumente.

— Tovarăşe: (funcţia, numele, prenumele cu iniţială tatălui), dar dacă se îneacă? Cine răspunde?

Un şoc uşor. Vârful peniţei din aur, 14 karate, se opreşte la câţiva milimetri de adresa cu pricina, sprijinită de adresele anexe ale clubului, Uniunii Scriitorilor şi etc.

Funcţia îşi ridică fruntea spre petiţionar. O clipă solemnă rezervată meditaţiei.

— În adevăr, cine răspunde?

Giurcălescu respectiv se repede în trombă pe breşa făcută în gravitatea binevoitoare. Dă pe nerăsuflate numele unor echipaje de sportivi înecate la nu se ştie ce regată. Funcţia se opacizează. Stiloul îşi regăseşte capacul.

Tot din aur. Prichindelul găseşte argumente tehnice, organizatorice, statutare, cosmice, ideologice. Funcţia sună secretara, ca secretara să sune şoferul. Avionul decolează la ora fixată. Indiferent de disputa dintre raţiune şi rutina-frică.

— Da! zice funcţia pe ton impersonal. Cine răspunde, dacă vă înecaţi?

Stiloul reintră în buzunar. Prichindelul îşi regăseşte fericirea personală. Asta este, meditez urcând treptele Uniunii Scriitorilor. Cine răspunde?… De fapt de ce să răspundă? De lipsa de răspundere îmi zic, ciocănind la uşa preşedintelui.

În loc de Consiliul Naţional pentru Educaţie Fizică şi Sport, iată

că, în mod paradoxal, răspunde de lansarea în regata Mării Negre a iahtului „*Hai-Hui 2*” … Uniunea Scriitorilor. Vizele sunt gata într-o zi. Mache pregătise sau mai exact încercase să pregătească iahtul pentru regată. Nu aveam vele decât ştiuta randă şi ştiutul foc, nu aveam motor auxiliar, nici experienţă în competiţia de larg şi durată, Mache fusese antrenor de vele, dar pe ambarcaţii sportive, aprovizionarea fusese făcută în pripă, adeziunea alor mei la proiect formală… Ceva nu merge! Ceva nu este în regulă. Ceva nu mă lasă să depăşesc incidentul revelator din biroul somptuos al centralei sporturilor, acolo unde, de fapt ar trebui să domnească esenţa spiritului sportiv, a *fair-play*-ului care să legitimeze instituţiunea şi funcţionarii ei. Prichindelul şef de iahting românesc nu se complică. Mai are puţin până la pensie, a pâmblat toată Europa cu bărcile lui de sport, calendarele lui sportive sunt riguroase, de rutină, asigurate din toate punctele de vedere, noutatea se exclude de la sine, existenţa lui pe scaunul care-l ocupă este justificată. Concepţia lui nu depăşeşte două mile marine de la coastă. Orice milă în plus, înseamnă un risc în afara rutinei şi ea plină de o mie de justificări. Orice milă în plus de cutezanţă, înseamnă pentru el o lovitură sub centură. O lovitură aplicată liniştii personale, fericirii personale, tihnei pensioarei personale, călătoriilor personale justificate de colectivitatea pe care-o păstoreşte. Cu cât skipperul meditează mai mult, cu atât prichindelul îşi depăşeşte statutul, revărsându-se în social, proliferându-se în social. Devenind tipologie de referinţă. Meschină, este adevărat. Cu o mie de feţe birocrat-funcţionăreşti, este adevărat. Viermiformă, este adevărat. Mirosind a şoarece şi a hârţoage, este adevărat. Până aici constatarea rămâne constatare şi atât.

Revolta începe de acolo de unde tipul încearcă să vâre universul în colivia lui nenorocită, căptuşită cu suficienţă şi obtuzitate, cu meschinărie şi spaime larvare, cu grotesc şi, paradoxal, cu forţa socială de a reduce fluxul multiform al vieţii la tiparele peste care, din nou paradoxal, a devenit stăpân absolut.

Ceva nu merge, îmi spun, când Ionică a lui Fane urcă la volanul „Daciei” 1300 L galben 45 pentru a se întoarce la Grădiştea, cu Stela, în timp ce rămân la „*Hai-Hui 2*” cu Mache. Ceva nu merge tocmai datorită faptului că Ionică a lui Fane se urcă la volan cu dezinvoltura cu care, altă dată se urca în căruţa unde alţi Ioni s-au urcat cotidian vreme de două mii de ani. Ceva nu merge tocmai datorită faptului că Ionică a lui Fane şi alţi câţiva ca el au fost chemaţi într-o zi la un consult tehnic unicat. îl

aşteptam pe un amic vechi, zburător încercat, care are pasiunea automobilelor de excepţie. Amicul meu a intrat pe poartă pedestru, solicitându-mi să caut la telefon una din secţiile de depanare auto bucureştene. Buick-ul automatic, hygramatic şi etc. avusese capriciul să rămână blocat undeva la capătul satului.

— Până la depanare, să facem un consult tehnic, i-am spus…

— Cu cine, mi-a răspuns uşor ironic.

— Ai să vezi!… Am dat alarma şi l-am scos pe

Ion a lui Fane din solarul unde trudea în timpul lui liber.

Ion este şofer pe o automacara. Au mai venit şi alţii, tot de prin solare. Au mers de la cauză la efect şi invers, după care „Buick-iul automatizat, hygramatizat, electronizat şi suficient de sofisticat şi-a revenit la normal, demarând ca în zilele lui bune. Ionii s-au întors la roşiile lor din solare…

Ceva este în neregulă, mi-am spus când „galben 45" a urcat panta spre hotel „Palace", lăsându-mă sub albastrul pur al cerului şi, desigur sub şicana ironică a vântului de sud. Era *Joi 14 iunie* 1979, aveam în gură gustul amar al despărţirii de secundul radicalizat, accentuat de încăpăţânarea vântului de a bate din sud-sud-est; adică din prova, dacă stăruiam să doresc Varna şi tocmai constatasem că spre deosebire de anul trecut, pregătisem cu totul sumar această escapadă marină lungă pe calendarul meu de zece zile. Undeva, în social, coexistă antagonic –, revoluţia (vezi în mic consultul tehnic al celor ieşiţi din solare) cu malformaţiile ei (vezi printre altele: – cine răspunde?) fenomenul mă depăşeşte indiferent că sunt la masa mea de lucru, sau la bordul lui „*Hai-Hui 2*" şi Mache zice să ducem iahtul la „*Speranţa*", pentru a putea fixa pe crucetă saulele pavilioanelor. Ce poate să te scoată mai ferm din dilemele existenţiale decât acţiunea şi din multitudinea de acţiuni posibile, fixarea la crucetă a raiurilor pentru saulele pavilioanelor? Trăisem cu o săptămână înainte o situaţie comică, nu departe de un episod hilar dintr-o comedie cu Louis de Funès. Primisem un telefon de la Constanţa prin care eram somat să dau iahtul la apă, prezenţa lui pe cheu stricând estetica portuară. Bătută de vânturi şi soare, coca se uscase, distanţa dintre file se mărise la câţiva milimetri, lucru care mă obliga la a da iahtul la apă. a traversa rapid câţiva zeci de metri de acvatoriu şi a scoate iahtul pe alt cheu, cel de nord, unde edilii acceptau „parcarea". Tacâmul obişnuit, clubul „*Electrica** prezent cu automacaraua, nea Nicolau cu ţapanele. tevatura de rigoare sub

conducerea lui Nicoleioiu, vieceampion balcanic la clasa „*Finn*", suntem la bord când atinge apa şi, stupoare, în două minute se duce la fund. Apa năvăleşte bolborosind printoate spaţiile milimetrice dintre file. Noroc că macaragiul este la post. Am o clipă de spaimă când văd apa depăşind cuşetele. Când văd plutind în iaht tot ce poate pluti. Când aud în interior gâlgâitul şi clăbucitul mării, îndeobşte exterior vieţii de pe iaht. Mă înspăimânt nu pentru clipa de faţă. Pentru una posibilă în viitor şi la mare liberă. Urcăm din nou iahtul pe cavalet şi-l încredinţez lui Coco, skipperul „*Speranţei*" ca şi băieţilor lui din echipaj care se leagă pe barba lui Neptun să chituiască şi vopsească, să raşcheteze şi lăcuiască, astfel încât, într-o săptămână „*Hai-Hui*" să poată pluti. Ştiu acum că un iaht de 7,40 m cu gaură de apă, fără compartimente etanşe, se duce la fund în câteva minute dacă nu se acţionează rapid, hotărât şi eficient. După cum ştiu că însuşi armatorul şi skipperul se pot duce foarte uşor la fund, dacă rămân solitari şi nu pot configura cadrul juridic şi organizatoric în care pasiunea lor să-şi găsească suportul social. Există mereu un decalaj supărător între noutate şi posibilitatea integrării ei în social, teza este de esenţă, ţine de posibilitatea de a fi eficienţi şi cât de cât sincroni cu dinamica dezvoltării mondiale, nu se rezumă desigur la iahtingul de croazieră, aparţine tuturor compartimentelor activităţii sociale şi în final se aşează faţă-n faţă cu birocraţia rutinieră şi cu întrebarea cheie: cine răspunde, tovarăşe? Este puţin probabil că vom putea răspunde zecilor de mii de impulsuri electronice ale vieţii moderne prin rapoarte de nimeni citite, prin dări de seamă conformiste, întocmite să placă ierarhic şi prin zeci de organisme paralele sau etajate menite să trieze valoric fluxul novator de idei ţâşnit din practica cotidianului. Mache se caţără pe bompresul cu care „*Speranţa*" acoperă prova lui „*Hai-Hui*" şi de acolo meştereşte la raiurile pavilioanelor. Nu există niciun rai acolo la crucetă, sunt doar doi electrozi îndoiţi după un patent local tip Mache, pe cheu se află căpitanul de rangul 1 Hârjan, Coco, autorităţile vamale şi de frontieră şi, desigur, vântul de sud ca să ne facă, sâc nu vreau", aliatul tuturor profeţilor care ne ghicesc un viitor incert. Nu există roluri de echipaj. Sunt doar carturi de câte patru ore, este cerul, este marea şi desigur, prezentă, dorinţa de a mola parâmele rutinei şi a încerca marea cu degetul! În definitiv, de ce nu?...

*

...Deci *Joi în 14 iunie* orele 17, 25 având pe loch 636, 6 mile marine, ieşim cu vele din portul Tomis, Mache la eche, într-o dulce şi

diplomatică împărţire a rolurilor la bord; mai exact fără nicio împărţire, automenajându-ne susceptibilităţile şi orgoliile. Aparent, nu este nevoie de rigoare. Carturi şi atât. Neglijăm bucătăria. Ce înseamnă un drum până la Varna? Un fleac. Judecata se poate aplica oriunde altundeva, dar nu pe mare şi pe un valier mic fără motor, la discreţia vântului, sau mai ales a calmului plat. Încerc să-mi regăsesc identitatea de la bord.

Aceea conţinută în rolul de echipaj asumat prin natura situaţiei, degajat de obsesia noviciatului, contând pe prezenţa unui velist antrenat. Mache tace, ceea ce este o binecuvântare, lăsându-mă să ascult marea şi vântul. Vântul cu 4 metri pe secundă, suflând din prova tribord, tocmai bine să ne transforme în voltomani, silindu-ne să părăsim lenevia drumului pe ortodromă, posibil atunci când măria-sa vântul catadicseşte să bată de la travers sau din sectorul pupa.

Efortul de adaptare, trecerea de la condiţia terestră la condiţia marină, amarinizarea, mi se pare mai puţin un proces fizic şi mai mult un foarte complex proces psihologic. Este vorba de velistul de larg, cu altă profesie decât marinăritul. Este vorba de omul din interiorul ţării care vede marea doar în sezonul estival, pasionat de navigaţie, găsind în iahting o împlinire profundă. Care îşi aduce în sacul de marinar, pe lângă echipamentul lui de bord, biografia şi, odată cu ea, biografiile alor lui. Lanţul dependenţelor şi interdependenţelor este făcut colac pe fundul sacului de marinar, în care velistul de croazieră crede c-a îndesat doar puţinul necesar libertăţii lui absolute. Încerc să dorm, n-am nicio clipă grija lui „*Hai-Hui 2*", ascult lacom valul spălând coca, ascult vaierul estompat al moleculelor de apă sărată dislocate de etravă, încerc să mă rup de Grădiştea şi ai mei, de fişele care-şi aşteaptă rezolvarea şi manuscrisele care-şi îndeasă paginile pe masa de lucru, rămasă pustie de truditorul ei cotidian, să mă smulg din materia habitaclului înţesat cu mine însumi, întreţesut cu ceea ce reprezintă secundul în relaţia lui cu sine şi destinul pe care într-un fel mi l-a încredinţat, încerc să izolez biografia mea de până acum, s-o înconjur cu anticorpii prezentului şi, degajat de povara ei, să mă reîntâlnesc la bord cu cel rămas aici de când s-a bătut cea dintâi filă abordajului. Rămas aici să viseze continente fabuloase şi mări nesfârşite, dincolo de care să fie alte mări şi mereu alte constelaţii şi mereu un Cap ai Bunei Speranţe.

Iluzie. Şi disperare. Lanţul ancorei este prezent. Îl simt la gleznă, fixat bine cu o cheie de împreunare solidă. Obligaţiile sunt acolo unde stă înfipt braţul ancorei. Gustul mării a venit prea târziu. Eliberarea de

mine, e un truc. Stau la masa mea de lucru, lunca Argeşului îşi despleteşte coama violacee, din muguri curg arome amărui, aud valul de etravă, văd Steaua Polară balansând în vârful catargului şi cerul tot, marea îşi trece prin mine crestele înspumate; stau aici pe cuşeta legănătoare şi nu-mi pot smulge de pe retină Grădiştea cu miile ei de culori misterioase, imaginea alor mei, stop cadre sau film rulat cu încetinitorul, infinite clipe de duioşie domestică, tandra voluptate a înţelegerii, râsul care iluminează solar, sau femeiască deşertăciune a cicălelii, ah, memoria, îi simt lanţul la gât, încerc laşitatea somnului şi cum pedeapsa zeilor este să fiu treaz, îl schimb pe Mache şi constat că după mai bine de şase ore de volte, avem în tribord farul de la Tuzla. Ridicol. Atâta tevatură pentru câteva mile marine.

Vineri 15 iunie la ora 06, 30. Suntem la traversul hotelului din Costineşti. Dacă ne merge tot aşa, ajungem la Varna după darea startului. Invitaţia înscrie ziua de sâmbătă 16 iunie ora 12.00 (locală) ca fiind limita de fund a prezentării iahturilor la Varna. Nu se poate aplica niciun fel de regulă de trei simplă, sau orice fel de altă regulă care ţine de rigoarea matematică. Suntem la cheremul vântului şi la voia zigzago-travaliului. Lochul înregistrează o viteză de 1,5 noduri, hula uşoară ne dă sentimentul mărit, ţin prova pe Olimp şi constat că, indiferent de numărul membrilor de echipaj, este bine ca responsabilităţile să se împartă exact. La 06,45 se stabilizează briza şi observaţia notată fidel în Caietul de cart, îmi aduce un plus de cunoaştere a regimului vânturilor termice pe coasta vestică a Mării Negre. Lochul urcă la 3,5 noduri.

Mache este un factotum la bord, îndemânarea lui tehnică ne este cunoscută din *Cu „Hai-Hui" 2 spre Sud*, aşa că nu duc grija amănuntelor legate de greement şi notez sârguincios că la 07.05 o navă militară ne vine din prova babord; la 07,52 ne dublează din pupa o vedetă de patrulare; iar la 11.05, când dublăm Olimpul în larg, vedeta de patrulare VP25 execută un rondou spectaculos în prova noastră, reduce motoarele şi un căpitan de rangul 2 ieşit pe comandă întreabă destinaţia. Mache face manevra de acostare, vine din pupa vedetei şi sub vântul ei, carcasa metalică nu-mi spune nimic bun în cazul unui abordaj orâcit de gentil, valurile au început să ne joace spectaculos, cobor în cabină, scot paşapoartele, le arăt şi ofiţerul comandant al vedetei mă întreabă dacă sunt Radu Theodoru. Confirm. Ne urează drum bun. Motoarele. Prova săltând pe val. Siajul. Pavilionul tricolor fâlfâind.

Sentimentul acela secret, reconfortant al nesingurătăţii, al forţei, pe care ţi-l dau aceste vedete de patrulare grănicereşti. Mai tii-ziu, în august, când voi face în solitar Tomis-Mangalia-Tomis; voi acosta la V.P.24, îl voi cunoaşte pe cpt. r. 2 Moisuc Constantin, cel care comandase V.P.25 în iunie şi voi afla câteva din poveştile adevărate ale acestor vedete grănicereşti, dar cum suntem numai la 15 iunie, ne obosim să dublăm portul nou Mangalia, simbol al exploziei industriale la punctul cel mai de sud-est al ţării, încifrat în semnul macaralelor gigant vizibile din larg, lucru pe care-l reuşim la 13.15, ca abia la 14.10 să navigăm spre Şabla, în apele teritoriale bulgare. Desigur, tot în volte. Adică după formula secretă a confreriei veliştilor, potrivit căreia împotriva oricărei logici neveliste se realizează maximum posibil de mile marine între un punct T de plecare: Tomis şi un punct V de sosire: Varna. De fapt, ieşim la larg atâtea mile cam cât estimăm că ne-ar folosi ca făcând volta, să putem dubla Capul Caliacra. Din pudoare, las harta, echerele şi rigla paralelă în repaus. Rechizitele astea banale ar fi putut lămuri problema printr-o construcţie grafică sumară, dar ce rost are să ies din trândăvie când lochul înregistrează constant 5 noduri şi când cu Mache construim un iaht destinat circumnavigaţiei. Asta la orele 17.10. La orele 13.00 suntem gata cu amenajările, interioare *y compri* climatizarea, frigidere, pilot automat, regulator de alură. La 18.10 sătui de atâta tevatură, renunţăm pa monstrul de 13 m în favoarea a două variante: un motocruizer fluvial, metalic şi o casă de weekend flotantă, cu motor, pentru vacanţe familiale în Deltă. Avantajele sunt multiple. Croaziere domestice pe marele fluviu, Europa toată ţesută de canale navigabile, preţ de cost redus, masă şi casă mai mult decât confortabile, escale feerice în marile capitale europene, scoaterea familiilor din regimul de izolare în care le condamnăm prin acest vagabondaj maritim. Sunt plin de entuziasm fluvial danubio-rhino-loirez. Mă şi văd la timonă, văd luminile feerice ale Budapestei lunecând pe Dunăre; ori ascult valsurile Dunării la Viena. ori văd reflectându-se pe luciu castelele străvechi din Ţara Niebelungilor; Melk. şi Weitenegg sau mai în val, în Wachau, superbul Schönbühel. În careu este muzică. La escale, seara, se poartă ţinuta de iahting. Femeile rochii lungi. Uit de problemele sfeclei de zahăr şi ale sfeclei furajere (îmi voi face autocritica mai târziu), fur cu coada ochiului largul marin, largul acela albastru violet, tincturat cu spuma albă a hulei, îmbibat cu odoare saliniodată, cu miros de stele şi nesfârşire, recunosc în mine un ipocrit dublat de un irecuperabil

căutător al inutilului. şi ştiu cu siguranţă că orice s-ar întâmpla; ori cât de fascinant-etică ar fi ipostaza fluvială, sufletul meu rămâne aici. În largul albastru-violet dincolo de care, în alt albastru, poate argintiu şi irizat, plutesc arhipelaguri fabuloase care deschid alte mări nesfârşite luminate de alte constelaţii şi mereu în prova, un Cap al Bunei Speranţe.

În cartul meu spre miezul nopţii, dublăm Cap Caliaera. Vântul s-a întărit. Noaptea neagră care-mi reaminteşte noaptea de groază petrecută aici acum un an. În cea dintâi călătorie a lui „*Hai-Hui 2*" spre sud. Rememorez cu un fel de ironie acidă nu atât elementele spectaculare ale furtunii, apariţia fantomatică a farului, valurile lovind cu furie stâncile din apă şi faleza abruptă, aulitul vântului în greement; cât reacţiile mele de atunci şi reacţiile echipajului, tendinţa de a se monopoliza ideile şi soluţiile, mizerabilul obicei terestru de a te substitui autorităţii prin indiferent ce mijloace, de a fi tu şi nu cel care este unde este, văd defilând în tribord luminile colorate de la *Club Méditerranée*, apoi farul de la Muhu-Liman, apoi dublez Cap Caliacra şi când pun prova pe Varna constat cu stupoare că între iaht şi goli se interpune o cocoaşă gigantică neagră, luminată puternic din spate. Îmi dau seama că luminile sunt cele de la Bolgarevo şi că, de fapt n-am dublat încă pintenul stâncos care mă desparte de golful Varna. Noaptea, în mare, spectacolul ia dimensiunile fantasticului. Întuneric de smoală. Susurul valurilor.

Cortină opacă de tăcere şi solitudine. Undeva în prova, ieşind deasupra întunericului, proiectat pe cer, cu creasta tivită de lumină, un monstru geologic, clipind la intervale regulate din singurul lui ochi de foc pe care şi-l plimbă lacom peste apele pustii. Şi liniştea. Şi solitudinea. Şi negrul de smoală. Hotărât Cap Caliacra mă tulbură şi mă torturează. Mi se impune, a doua oară, cu forţa destinului, îl chem pe Mache să vadă.

— La larg, spune Mache.

E atât de confortabil largul negru şi opac. Fără să uit cargoul din cealaltă noapte, cu lună din aur verde de Emu, cargoul care putea deveni fatal. Cargoul nopţii de întoarcere din Sud. Din nou noaptea neagră, de smoală, cu cerul negru şi apele mării vag fosforescente, sunetele plutirii şi din ce în ce mai perfid sentimentul realităţii tale nude, despuiată de romanţiozitatea distanţei şi a lecturii făcută în odaia de lucru, suspendată solid în universul terestru, mereu egal cu el însuşi. Sentimentul unei realităţi anticipate, în diapozitiv color care realizându-se devine terifiantă şi atroce, implantându-ţi conştiinţa paupertăţii tale

fizice ca şi limitele derizorii ale bărcii cu pânze la bordul căreia încerci să-ţi descifrezi tentaţia necunoscutului. Din nou noaptea de smoală fluidă şi umedă, marea. „*Hai-Hui 2*" şi la eche, relaxat şi în acelaşi timp gata de luptă. detaşat de cotidianul plicticos; dar legat cu zeci de noduri marinăreşti de servituţile pe care ţi le impune nava şi navigaţia; liber şi sclavul rutinei de bord; demiurgul fiecărei mile câştigate în prova şi lestul uman al fiecărei mile uitată în siaj la eche, fără mastsa aparenţei convenţionale, tu însuţi fără alt interlocutor decât realitatea. La dimensiune cosmică.

De aici grandoarea skipperilor de bărci cu vele, accentuată la noi de portul unor obiecte stas, limitatoare de imaginaţie şi limitative; posesori ai unei limbi ultramarine, idiom de bord încifrat în termeni esoterici, fiinţe cu sau fără pipă, bărboase sau bărbierite impecabil; tirani feroci sau tirani disimulaţi, categorie caracterologic bizară, asupra căreia vom reveni la un moment de explozie al acestei cărţi, încercând să-i definim dacă nu statutul social, măcar statutul interior, şi să-i alcătuim cât de cât o fişă temperamental-psihologică, spre uzul inşilor pasionaţi de ideea ambarcării în calitate de membri ai echipajului.

Indiferent de situaţia mea dilematică, *Sâmbătă 16 Iunie*, *ora 13, 45* „*Hai-Hui 2*" intră în portul de iahting Varna, pavoazat festiv. Bord în bord câteva zeci de iahturi sub pavilion bulgar şi sovietic. Mache îşi demonstrează eficienţa. Acostarea se face la locul indicat de gazde, după o manevră savantă de vele şi ancoră. Peisajul îmi reaminteşte vag Hamilton-Bermude, în zilele care au precedat olimpiana regată mondială Hamilton-Newport. Lipsesc marile veliere ale lumii. Lipsesc iahturile şi skipperii de notorietate mondială. În schimb, gazdele fac tot ce este posibil să dea regatei fast şi greutate. Să argumenteze pledoaria pentru mare şi sport cu vele de larg, cu atât mai mult cu cât veliştii bulgari au câştigat un trofeu al mării Egee, iahtingul lor de croazieră devenind un atribut activ al porturilor Varna şi Burgas.

Deci zeci de catarge, pavilioane şi fanioane fluturând în vânt, echipaje care spală vesela, ori fac plinul de apă, organizatori care vin cu tabele şi fişe, caracteristicile iahtului, motor ori fără, echipaj, club, taxe, program, ora adunării echipajelor, convocarea skipperilor pentru instrucţiuni. Se lucrează la bordul iahturilor. Se aranjează velele. Se curăţă, se găteşte. Atmosfera sportivă este mai mult pitorească decât pasionantă. Nu-mi place cursa în sine, îmi place regata ca formă de

manifestare a iahtingului de croazieră. „Rachetele" vin şi pleacă de la cheu debarcând şi ambarcând sute de pasageri. Iată-l pe simpaticul şi bătrânul "*Neptun*". Sunt şi două nave militare din Republica Democrată Germană văzute la Constanţa în vizită de curtoazie, este forfotă de pasageri pe cheu, sunt bunici şi nepoţi veniţi să vadă vapoarele, este lume în vacanţă, soare şi lene estivală, apoi Mache pleacă în oraş şi la bord urcă bătrânul corăbiei Barba Petko, vechiul şi înţeleptul prieten din croaziera trecută, octogenarul Petko Ivanov Gocev. Barba Petko are un guturai straşnic, sinusurile înfundate, îl dor umerii şi cum am la mine soluţia chinezească de eucalipt îl doctoricesc pe bătrân spre satisfacţia ambelor părţi. Barba Petko îmi povesteşte cum l-au sărbătorit cei de la Iaht Club Varna când a împlinit 80 de ani. Vârsta tuturor sintezelor. A totalului. Am pentru aceşti bătrâni ai porturilor o dragoste şi un respect cvasifilial. Mă gândesc la Barba Petko. La Riza Vural din Bebekkioiu. Masivi. Lenţi. De o lentoare gravă, sigură, o lentoare reflexivă, în afara ritmului din jur, ceva care-i izolează. şi într-un fel îi monumentalizează. Barba Petko este un om al mării prin experienţa de-o viaţă şi prin dragostea de-o viaţă. Mă fascinează constanţa şi perseverenţa. Demnitatea de a fi acelaşi. Răbdarea de a fi acelaşi. Bem o ţuică. Povesteşte. Ascult debarasându-mă de aluviuni. glisând spre epoca de echilibru a patriarhilor. Venerabilă instituţiune, în care experienţa filtrată devine pildă prin esenţializare, în care patriarhii guvernează purtând vremea ţesută în cojoace şi procreează, iubindu-şi senin femeile tribului, lăsând oamenii să meargă cu timpul, fără stupiditatea vană de a guverna inguvernabilul şi a impune inefabilului rigorile contabilităţii.

Majoritatea iahturilor care ne înconjoară sunt de producţie poloneză „construcţie în fibră de sticlă cele până în 13 m, din lemn ketch-urile de 13 m. Catarge şi ghiuri din aluminium. Îmi dau seama că pe vânturi slabe, cu greutatea pe care-o are „*Hai-Hui 2*" şi suprafaţa velică redusă doar la randă şi focul de drum. adică 21,1 metri pătraţi, n-avem nicio şansă faţă de „*Konrad 24*" să zicem, iaht din aceeaşi clasă cu „*Hai-Hui 2*", mult mai uşor, dotat cu un set complet de vele. Aici se vede net superioritatea iahtingului organizat, susţinut cu mijloace financiare potrivite, vorbesc de iahtingul de cursă; sau de cel de croazieră charter, practicat de polonezi. Iau hotărârea să mă înscriu ca „observator"; adică să participăm la cursă cu acest statut. Evidenţa impune raţiune şi modestie. Din două maşini de acelaşi tip, va fugi mai repede cea dotată

cu un motor mai puternic. N-am acest motor velic, aşa că îmi iau carnetul şi ies-la cheu să văd iahturile şi, dacă se poate, să cunosc echipajele. Misiunea mea gnoseologică se izbeşte de indiferenţa posibililor preopinenţi. Sunt. singurul român, dificultăţi de limbă, treburi la bord, există o atmosferă de „piesă" i-aş zice şi o altă atmosferă „reală", este vorba de atmosfera pe care o întâlneşti peste hotare şi notez în carnet numele iahturilor care ne înconjoară fără ca asta să-mi aducă un spor de cunoaştere real. Mă rezum la vecini. „*Pilgrim*" un „*Conrad 24*" din Miciurin, cu doi băieţi care fac plajă la bord şi ascultă Radio-Vacanţa. În tribord un alt „*Conrad 24*" din Sevastopol cu un echipaj harnic şi taciturn de patru. Sunt prezente iahturi ale cluburilor de inginerie, marina comercială din Odesa, Compania Mării Negre, tot din Odesa, clubul „*Start*" al Forţelor maritime de rezervă sovietice. Mulţi politehnicieni, de la studenţi la asistenţi. Şi desigur fetele de pe „*Vega*" şi „*Rigel*" sub pavilion bulgar, iaht-clubul varnez. Mache se întoarce din oraş plin de entuziasm transformator. „*Hai-Hui 2*" este moale, nu urcă în vânt, defect care sporeşte lipsa noastră de şanse. În consecinţă să mutăm catargul mai spre pupa, spre a-l face ardent. Operaţiunea comportă câţiva timpi dificili. Suntem doar doi, navele care intră şi ies fac valuri, catargul din lemn este greu; dar mă rog. Onoarea sportivă impune să sacrificăm siesta. După operaţiunile pregătitoare, în timp ce Mache meştereşte la talpa catargului, îmi revine sarcina de cinste să ţin vârful catargului la 45°, sprijinindu-l pe o scândură mizeră. Jonglerie în care intră în ecuaţie instabilitatea iahtului proporţională cu suprafaţa minimală a punctului de sprijin pentru catarg şi necunoscuta sub forma unei „Rachete". Valuri, catargul îmi scapă în cap, şina de învergare îmi crestează craniul, sângele mi se scurge pe obraz. Băieţii de pe „Conradul" sovietic sar la bord. Apucă catargul. Mache îmi toarnă un dezinfectant pe rană, sunt tuns în creştet şi bandajat milităreşte. Straşnic. Cei patru ne ajută să ridicăm catargul. Diseară îi invităm să cinăm la bordul lui „*Hai-Hui 2*". Lovitura surdă drept la creştet îmi ulcerează vanitatea. Ca şi bandajul pătruns de sânge. La dracu'. Nu suntem pe front. Am îmbătrânit. Sigur, am îmbătrânit. Sunt prea lacom de reacţia umană. Gestul spontan al celor patru ruşi ţine de o generozitate veche, descifrată în pagini de literatură niciodată uitate. Nu-mi place stânjeneala fortuită. Nici amabilitatea făcută. Consider sinceritatea şi omenia ca liantul firesc al oricărei comunităţi umane, oricât de pasagere. Sigur, există principiile. Şi interesele. Şi punctele de

vedere.

Punctul de vedere susţinut de Mache s-a materializat sub ochii aprobatori ai lui Barba Petko, care urmăreşte atent îndemânarea coechipierului meu în executarea matiselilor la gaşa straiului pupa. Pe cheu apar formaţii de marinari bulgari, în ţinută de ceremonie. Navele militare ale R.D.G. sunt sub presiune. Îmi reamintesc plecările navei-şcoală „*Mircea*" din porturile celor două emisfere. Solemne şi militare. Nostalgice şi pline de poezie. Exotice şi tulburătoare. Iarăşi blestemata de memorie care împinge în boylerul conştiinţei dimensiunea aceasta cinică, numită trecut. Mă smulg acestui fel de anticipare a morţii, constatând cu oarecare ulceraţie interioară seriozitatea şi meticulozitatea cu care se pregătesc de regată o parte din echipaje. Nimic improvizat. Nimic de ultimă clipă. Fiecare lucru, de la un nod de fungă, la modul cum se bate bandula, făcut profesional şi responsabil, ca şi când întregul univers ar depinde de acel nod de fungă. Este clipa unui rechizitoriu interior, aspru. Atenţie. Tipul militar, morocănos, sever, intratabil, as al amănuntului văzut din perspectivă strategică; a scos capul de sub masca jovială a reporterului improvizat. Detest superficialitatea şi lipsa de profesionalizare. Detest amatorismul bombastic şi lozincile subterane de genul: „lasă că ţine"; „dă-i drumul că merge"; după cum detest legatul cu sârmă, soluţie la care ajung curent când vermorelul produs la Buzău se încăpăţânează să mai funcţioneze, când foarfecii de tăiat viţa îi sare arcul şi în alte zeci de situaţii asemănătoare, când instrumente pe care dai bani mulţi, rod al superficialităţii şi al grabei, devin ineficiente, mâncându-ţi nervii şi timpul.

Detest, dar iată că am practicat deopotrivă amatorism şi superficialitate, lăsându-mă cucerit de iresponsabilitatea lozincilor „lasă că ţine" şi „dă-i drumul că merge". Fiecare operaţie profesional-responsabilă de la alt iaht, mă ulcerează şi mă face să jur că la proxima plecare…

Deocamdată pleacă cele două nave militare germane.

Se molează parâmele. Muzica militară. Echipajele la front în babord. Marinarii bulgari cu stilete. Peisaj festiv. Nostalgic. Un ordin. Echipajele îşi flutură beretele. Navele iau viteză. Revenim la ale noastre. Piturez cu alb locul vechi ai tălpii catargului. Portul este animat. Intră nava de pasageri „*Azerbaidjan*" sub pavilion sovietic şi unul din ferry-boat-urile uriaşe sovietice care fac: cursa regulată Odesa-Varna.

Am certitudinea că, neluat prin surprindere, cu vele corespunzătoare, „*Hai-Hui 2*" putea participa la regată sub alte auspicii. Vântul slab bate constant din NE. Adică nu grozav. Mai ales pentru „*Hai-Hui 2*". Lovitura la cap îmi dă o senzaţie de lehamite, accentuată de imposibilitatea practică în soluţionarea problemelor cheie ale armării tehnice corespunzătoare. Totul la „*Hai-Hui 2*" este rodul bunăvoinţei şi manufacturii. Nimic nu este rodul unei industrii de specialitate. Asta îmi dă un sentiment de paupertate. Mă consolez la gândul medieval că orice început este greu.

Seara, dineu la bordul lui „*Hai-Hui 2*". Oaspeţii, cei patru de pe „*Conradul 24*" sovietic, care ne-au sărit în ajutor. Băieţi de spirit, au venit cu o tigaie uriaşă plină cu cartofi prăjiţi, salate, peşte şi votcă. Le-am oferit din bunătăţile bordului, vin producţie Mache, supe la pachet, şuncă presată. Limba de comunicare, un amalgam de foarte puţină rusă la Mache, esperanto la mine, desigur rusă la oaspeţi. Rezultatul, excelent. Jenea, skipperul, spune că este inginer mecanic. Jura 1 şi Jura 2 sunt ingineri constructori. Valodea este inginer mecanic. Vorbim despre iahturi, despre traversada lor: Sevastopol-Varna. Nu cunosc coasta românească. Nu ştiu cum arată la hartă porturile româneşti. Dacă sunt siliţi să intre la Constanţa?! Nimic mai simplu. Am harta Mangalia-Cap Midia în dublu exemplar. Există o stânjeneală dincolo de inconfortul limbii folosite de gazde. Mi-o explic greu. Apoi vine noaptea înstelată. Motonava „*Azerbaidjan*" este iluminată feeric. Barometrul 767,5. A scăzut cu cinci zecimi. Puţin, pentru o schimbare de vreme în folosul lui „*Hai-Hui 2*".

Am primit câte un tricou cu însemnele regatei, un afiş, rămânând ca mâine să se sigileze motoarele, să aibă loc adunarea festivă a echipajelor, înmânarea documentelor şi la ora 12.00, startul. Cheurile sunt pline de lume. Pe dig se plimbă perechi de îndrăgostiţi. Varna este iluminată a *giorno*. Aerul miroase a alge şi a mare, a pământ dospit şi a vapoare.

Ziua startului. *Duminică 18 iunie*. Nu am pasiunea festivităţilor, în afara celor militare. Aud muzica militară, mă scutur de civilie, iau cadenţa şi bombez pieptul. Autobuzele aduc grupuri de pionieri şi public. Mache a pus la post încă o fungă pentru un al doilea foc. Iahtul, atât cât este şi cât are, este gata să ia startul. Ne îmbrăcăm tricourile regatei. Ora. 10.00. Echipajele aliniate la front pe cheul din faţa clădirii

Yacht Clubului Varna. Se dă raportul. Se ridică pavilionul la catargul Yacht Clubului. Pasionaţii şi interesaţii, echipajele şi simpatizanţii alcătuiesc o lume legată de mare, care păstrează tradiţii marinăreşti şi istori., atmosferă şi entuziasm. Aflu că există o subvenţie de 24.000 leva oferită de susţinătorii iahtingului varnez, ca Balkanturistul, organizaţia similară Oficiului Naţional de Turism, vrea să participe cu fonduri la ridicarea unui port special de iahting şi că viitoarele echipaje sunt pregătite încă de la statutul de pionier. Discursul de rigoare. Florile. Se împart schiţele care conţin rutele regatei. Echipajele sunt libere să-şi pregătească iahturile de start. Competiţia animă şi finalizează. Este singura care colorează cu vele de cursă-croazieră bazinul Mării Negre. Meritul bulgarilor este incontestabil. Politeţea secretarului iaht-clubului, inginerul Ivan Gheorghiev. care anunţă participarea iahtului românesc în calitatea reclamată de echipaj ne obligă. Întorşi la bord, studiez cele trei manşe ale regatei. Manşa l-a: Varna – baliză vest Cap Caliacra – dublat insula Ivan nord Sozopol-Nesebâr. Manşa a II-a: Nesebâr-Miciurin. Manşa III-a: Miciurin-Varna. Festivitatea de închidere, duminica viitoare, cu cocktailul de rigoare.

Calculez drumurile adevărate, drumurile compas şi distanţele. O regată frumoasă, care poate deveni dificilă dacă Marea Neagră şi vântul de la Cap Caliacra fac o demonstraţie de forţă. Vântul. Vecinii noştri din Sevastopol îşi predau motorul la magazie. Scapă de o greutate parazitară. Multe echipaje cară la magazie saci cu echipament pentru a-şi uşura iahturile. Nu avem ce debarca. Greutatea noastră suplimentară stă în greutatea navei, nu în a încărcăturii.

Spre orele 10, 50 iahturile încep să iasă în radă. Manevre de ancore, încurcături de barbete şi parâme, echipaje febrile la manevra velelor. Un abordaj. Fanioane. Lume. Vapoare. Cer albastru. Pescăruşi. Fac rapid câteva fotografii. Mache se trage pe ancoră, după ce molez parâma pupa. Velele flutură. Manevră impecabilă care ne extrage din înghesuială. Mache se ocupă de vele şi eche. Mă ocup de o meserie necunoscută foto-reporter şi reporter. Constat cu tristeţe că n-am nicio îndemânare în materie. Nu-mi găsesc unghiurile. Nu vânez imaginile cele mai plastice. N-am niciun antrenament profesional în acest sens.

Încrucişăm în radă, înaintea liniei de start. Desigur memoria. Desigur startul de la Hamilton. Marile veliere, iahturile din clasele A şi B; şalupele, elicopterele, avioanele, vapoarele, „*Mircea*" luând startul, episodul „*Gazela Primeiro*" barkentina S.U.A. care ne abordează,

trosnetul vergilor. Un ketch ne taie prova neregulamentar şi ca totdeauna, cei în culpă se dezvinovăţesc vociferând. Nu dăm atenţie.

11, 58.

Volta spre linia de start.

11, 59 şi 30 de secunde.

Ketchurile de 13 m. taie linia de start. Mari şi înfigăreţe. Vântul slab. După cinci minute ştiu că nu avem nicio şansă. Iahturile din plastic, uşoare, încep să se distanţeze. Cu o zecime de cablu. Cu un sfert de cablu. Dar se distanţează. Au ridicat genovezele. Nu avem genovez. Barba Petko ne-a sfătuit să ieşim de sub ecranul coastei de nord est; trăgând spre larg, iar de la traversul capului Galata să luăm drum spre Caliacra. Iahturile care ţin direct pe Cap Caliacra se înghesuie în coastă. Am văzut regata în pupa. După 15 minute în borduri. Acum o văd în prova. Am rămas încheietori, cu încă două iahturi.

Torid.

Dezamăgire.

Vânt cvasi nul.

Cei uşori, cei cu suprafaţă velică mare, lunecă spre o finalitate care, deocamdată ne este interzisă.

„*Hai-Hui 2*" nu are velele necesare unei curse.

Ceva în calculul şi dispunerea lestului este greşit sau superficial. N-am niciun chef să „observ" regata în chip de solitar aşteptat ore în şir la fiecare escală. Cu cât trec orele, cu atât diferenţa de viteză este mai vizibilă. Un foc de drum este ceea ce este. O velă pentru vânt, în cazul lui „Hai-Hui 2" de 10 – 12 metri pe secundă. La vântul de astăzi ne-ar trebui un genovez de 20 metri pătraţi. Nu-l avem, aşa că rămânem în urmă.

Spre orele 23.00 vedem luminile de poziţie ale iahturilor care au dublat geamandura de la Cap Caliacra şi navigă spre insula Ivan. După miezul nopţii briza cade. Ne ia în primire o hulă venită din larg. Velele flutură spasmodic. Începe ruliul cretin, cu tot lanţul de mizerii la bord. Se rup trei călăreţi la randă. Senzaţia inutilului. A tentativei ratate. Şi ceilalţi stau; dar stau în derivă spre insula Ivan; nu la cap Caliacra. Spre zori, consult cu Mache, iritat de această derivă stupidă. Analiza situaţiei. Nu suntem decât „observatori". Chiar în această calitate; ar fi trebuit să fim undeva pe la mijloc. Intră în combinaţie orgoliul meu, aţâţat de conştiinţa planurilor de formă ale iahtului, perfect: cursă-croazieră. Temperat de realitate şi lipsa de vele. Orgoliul lui Mache, vechi regatist; temperat de lipsa de vele şi centrajul necorespunzător. Hotărârea: ori la

Odesa, ori acasă.

La 04.50 dublăm Cap Caliacra şi rămânem pradă hulei care sfâşie o cusătură la foc, până la 12.50 când se stabilizează briza. *Este luni 19 iunie* şi hotărâm să ne întoarcem la Tomis.

— Nu plec fără vele, spusese Nicoleioiu când îi propusesem să facem echipaj. Avusese dreptate.

Spre seară se fixează Sudul care ne duce în viteză până la travers Costineşti.

O jumătate de noapte în derivă, pe o mare fără o cută, la câteva mile de Tomis.

Marţi 20 iunie ora 13, 15 intrăm în Tomis, fără nicio glorie, în afara experienţei.

Vara de iahting a fost ratată.

Totul trebuie luat de la capăt, contând pe profesionalizare, pregătire şi exigenţă. Când?

DIN NOU, PREGĂTIRI

Este vremea unui bilanţ în care să fac două partide separate. Iahtul şi Echipajul. Este vremea să-mi fixez un scop. Să apreciez şi evaluez mijloacele prin care poate fi realizat întregul plan. Să analizez mediul social, limitele şi posibilităţile lui. Disponibilităţile mele morale şi materiale. Limitele mele şi ale echipajului.

Fişa tehnică a lui „*Hai-Hui 2*" s-a scris în două croaziere însumând o mie de mile marine; condiţii meteo dificile de la calm plat cu hulă, la rafale şi furtună. Fişele psihologice ale coechipierilor sunt un fel de loterie în care perspicacitatea, rutina, spiritul de observaţie şi analiza caracterologică pot juca skipperului feste regretabile. În ecuaţia „croazieră" există doi factori determinanţi şi constanţi supuşi perfecţionării: iahtul şi skipperul. Echipajul este al treilea factor determinant, dar inconstant, cu un număr de necunoscute egal numărului de membri din care este alcătuit. Aici îşi găseşte loc un al patrulea factor; de data asta imponderabil, numit: Întâmplarea. Întâmplarea care-ţi. poate aduce" la bord un echipaj de excepţie; ori unul mediocru, unul tare, care să „ţină marea", ori unul slab care să n-o suporte. Am refuzat de la început formarea echipajelor după criteriul amarinizării anterioare, echipaje exclusiv clin marinari încercaţi. Raţiunea poate fi stupidă, este cert incomodă pentru skipper, periculoasă şi, după cum se va vedea, uneori, falimentară. Conform

acestei raţiuni propagandistice, până la înfiinţarea unui iaht-club de cursă-croazieră este necesar să beneficieze de croaziere cu vele paşionaţii din interiorul ţării, care altfel nu au nicio şansă. „*Hai-Hui 2*" le-o oferă. Cum vor răspunde ei acestei generozităţi este necunoscuta şi riscul asumat de skipper. Punctul de atins în spaţiu este de fapt un program de cucerire al spaţiului marin. Deci o succesiune de puncte geografice, din ce în ce mai îndepărtate, care să prospecteze pentru vele croaziere de o lună, două sau mai multe, vizând Marea Neagră, Marmara, Egee, în limitele unui timp accesibil st. lutului concediilor la noi; apoi. Mediterana, apoi Oceanul Atlantic, apoi Oceanul Planetar, ca experienţe de excepţie, cu toate că polonezii au uzurpat statutul de excepţie al navigaţiei oceanice sau circumnavigaţiei, reuşind performanţe notabile cum sunt cele ale lui Jaworsky şi ale căpitanului Henri Jasknta, circumnavigator recent cu o performanţă de senzaţie: 179 zile. Scopul acestei întreprinderi depăşeşte simpla plăcere a skipperului de a vânturmările, producând scurt-circuite în familie, înlăcrimind secundul, neliniştindu-şi prietenii, golindu-şi buzunarele şi pierzându-şi bună parte din timp cu chestiuni tehnico-adââuni atrative. Scopul vizează statuarea şi oficializarea iahtingului de croazieră, şcoală a caracterelor, rezervă ultracalificată a marinei, poartă deschisă spre larg, spre un turism cu un preţ de cost extrem de redus: animarea litoralului, atragerea navigatorilor de pe toate meridianele care au faţă de Marea Neagră o rezervă impusă de lipsa de facilităţi, adăposturi şi servicii, neglijând în folosul Varnei, nu numai Tomisul, dar mai ales Delta, continent acvatic fabulos, rămas la o prospectare turistică rudimentară.

Disponibilităţile şi deschiderea mediului social ia idee s-au putut constata atât în cartea *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud*, cât şi în capitolul „*Cine răspunde sau episodul varnez*?"

Se pune acut schimbarea opticii, sau mai corect crearea unei optici, unei opinii, unui interes larg pentru iahtingul de croazieră. Nu avem niciun fel de revistă, de tipăritură, care să înlocuiască la nivelul contemporaneităţii oficiile făcute la timpul său de *Liga Navală Română*. Este stranie această absenţă a Marinei din conştiinţa publică şi mai ales din aceea a tineretului. Absenţă nemotivată intrata în contradicţie flagrantă cu dezvoltarea marinei comerciale; cu nivelul mondial atins de iahtingul de croazieră; cu industrializarea turismului nautic şi implicit cu cota parte pe care ar aduce-o venitului naţional. Deci, fără altă presă

decât a propriilor cărţi şi a rarelor intervenţii la radio, televiziune şi în reviste, să încercăm. şi în acest spaţiu, marea cu degetul.

În consecinţă, lăsându-i pe ai mei la Neptun, tot în vara lui 197.9, îmi iau sacul şi mi-l urc pe *„Hai-Hui 2"*, nu înainte ca un colonel de grăniceri să-mi aplice toate regulamentele cunoscute şi inventate ad-hoc, pentru vina de a-i fi deranjat siesta şi rutina. Depăşit momentul care-mi strică ziuă, găsind înţelegerea normală la superiorii colonelului, Coco îmi molează parâma şi singur la bord ies din Tomis punând prova pe Mangalia. Briză de la mare, deci de la travers Navigaţie-test, pe o mare cu valuri uşoare. Singurătatea la bord este încântătoare cu „condiţia să ai un n-gulatoi de alură care să te ţină pe drum atunci când vrei să-ţi faci punctul, ori să bei un pahar de apă, ori să schimbi focul, ori pur şi simplu să trândăveşti.

Cu toate că am coasta în vedere încerc sentimentul solitudinii absolute. Ştiu că orice s-ar întâmpla, nu pot conta decât pe mine însumi. Se repetă situaţia de la bordul avionului de vânătoare, cu deosebirea că acolo nu trebuia să ieşi din cockpit şi să te duci prova pentru a schimba focul. Testul aplicat lui *„Hai-Hui Sr* se materializează pe o fişă tehnică: modificarea lestului pentru a mări planul antidprivă şi a face iahtul ardent. Dotarea lui cu vele pentru vânturi slabe, moderate, tari şi de furtună. Dezideratul echilibrării perfecte, care să dea eche neutră şi iahtul uşor ardent nu este realizat încă. Nici etanşeitatea. Mai am nevoie de un motor auxiliar în afara bordului. De o anexă gonflabilă care să joace şi rol de barcă de salvare. Dublez în larg talienele, intru aproape de digul de la Neptun-Casa Scriitorilor să fac semnalele de rigoare şi acostez la Mangalia în avanport, la vedeta de patrulare VP24. Surpriză. Comandantul este căpitanul de rangul 2 întâlnit în drumul spre Vama la bordul lui VP 25, Constantin Moisuc, botoşănean sadea, care mă pune în relaţie cu câteva lucruri şi evenimente notabile: VP 24 şi ospitalitatea acordată lui *„Hai-Hui 2"*; furtuna care a surprins VP 12 în decembrie 1965 la 8 Mm travers de Varna-Veche; apoi VP 29, vântul şi printre alţii domnul Bernd Schelle, soţia şi copilul, hidrobicicletele şi o întâmplare putând deveni tragică. Un om cumsecade, pe care-l stimez pentru îndărătnicia de a vrea să navigheze cu vele, cu toate că într-o vară, încercând să ajungă la Istanbul, a ajuns la Sulina confundând evident două puncte cardinale diametral opuse: Sudul şi Nordul, mi-a făcut o critică orală aspră la cartea *Cu „Hai-Hui* 2*" spre Sud*, pe când lucram ia iaht, pregătindu-l pentru croaziera 1981, Omul nu este mulţumit de

cantitatea de MARE conţinută în carte, după părerea lui handicapată de evaziunile în timpul şi. spaţiul unei istorii ciudate (el spusese mai rudimentar), al comentariilor, sau pur şi simplu al literaturii.

Deci, omul simţea nevoia unui fel de manual tehnic, cu date exacte despre vânturi şi curenţi, locuri de ancorat şi porturi, formalităţi şi alte amănunte capabile să constituie un îndreptar şi un ghid. Parţial avea dreptate. Numai parţial. Spaţiul marin este altceva decât o întindere de apă supusă legilor fizice, mărginită de o coastă personalizată prin diguri, semnale luminoase, repere de navigaţie şi pericole pentru nave. Acestea se găsesc fixate pe hărţi, consemnate în documente, iar prezenţa lor fizică este îndeobşte banală. Mă interesează umanizarea acestui univers. Istoria lui umană. Aportul adus de conştiinţa lucidă, creatoare, a lui *homo faber*. Altfel totul ar fi un pustiu populat doar de vânturi, valuri şi nori. Mă interesează farul de la Cap Caliaera nu în sine, un turn cilindric şi atât, ci văzut pe furtună de la bordul unui velier mic.

În spuma valurilor care izbesc stâncile imense, în ţiuitul arboradei, în instabilitatea punţii; ceea ce este cu totul altceva. Nu renunţ la acest punct de vedere care mă confruntă cu realitatea conştiinţei istorice: dar nici punctul de vedere al pensionarului obsedat de mare şi bărci cu pânze nu poate fi exclus dintr-o carte de gen. Omul cu pricina poate n-a simţit cât de reconfortant este pentru cel care pleacă, sau se întoarce cu barca sa cu pânze, să vadă răsărind din apele înspumate comanda metalică şi silueta de oţel a vedetei de patrulare grănicereşti, la bastonul căreia flutură pavilionul naţional, să urmărească manevra acesteia, perfect marinărească, în vântul velierului şi să audă glasul unui compatriot de veghe aici, stăpânind zgomotul elementelor dezlănţuite, fie şi prin intermediul porta-vocii electrice.

Domnul Bernd Schelle din R.F. Germania a venit să-şi petreacă concediul de vară pe coasta Mării Negre, în România, staţiunea Venus, împreună cu familia. Ca domnul Bernd Schelle au venit, ca de obicei, foarte multe familii germane. Locotenentul major Ionel Huştea, comandantul V.P. 29 şi echipajul său îşi execută şi în această vară programul impus de rigorile serviciului în marina grănicerească. Skipperul lui *„Hai-Hui 2”* întâlnise în mare V.P. 24, V.P. 26; V.P. 27 şi la 5 august 1979 urmărise de pe plaja Neptun capul unui front de furtună materializat într-o formaţie de cirostraţi, apreciind pentru sine că vor

urma zile cu vânt, tocmai bune să scoată în mare băieţii câtorva confraţi aflaţi în concediu la Casa Scriitorilor, pe care-i muştruluise serios în vederea alcătuirii unui echipaj de juniori pentru vacantă. În aceeaşi zi şi cam la aceeaşi oră, la câteva mile mai la sud de locul unde skipperul nota sârguincios ora apariţiei frontului, direcţia lui de deplasare, culoarea mării şi a nimfelor, asurzit de tranzistoare şi sufocat de densitatea trupurilor înghesuite pe centimetrul pătrat de plajă; domnul Bernd Schelle şi-a luat soţia şi copilul, i-a urcat pe o hidrobicicletă ieşind la plimbare în vederea plăjii Venus. Ca el, alţi 25 de turişti şi viligeaturişti germani. Cu toată disciplina de care dau dovadă, se depăşeşte linia balizelor.

Brusc, se întăreşte vântul de la uscat.

Hidrobicicletele sunt purtate spre larg. Marea se montează. Bravii salvamarişti, mai mult pălării colorate şi poză decât eficienţă cu lotcile lor greoaie, propulsate cu rame, sunt scoşi din joc. Hidrobicicletei domnului Schelle i se fisurează un flotor. Omul sare în apă. Urcă flotorul pe un umăr. Încearcă să asigure astfel echilibrul hidrobicicletei pe care se află soţia şi copilul. De pe altă hidrobicicletă cade în mare unul din cei trei copii aflaţi la „Bord". îl susţin doar pernele de aer prinse pe braţele prea fragede ca să lupte cu mărea. Tragedia îşi fâlfâie aripa peste cei care nu mai văd coasta. Atunci intervine V.P. 25. Trece de la o hidrobicicletă la alta. Culege copii sleiţi de emoţie şi frig. Mame îngrozite de a-şi pierde copiii înecându-se sub ochii lor. Pe Bernd Schelle epuizat, de efortul de a juca rolul flotorului. Haine calde şi mâncare caldă. Apă. Apoi confortul navei austere de patrulare şi luptă. Domnul Bernd Schelle împreună cu soţia şi copilul s-au prezentat la vedetă înainte de a se întoarce în patrie, înm Liind salvatorilor o foarte cald a scrisoare de mulţumire. Însoţită de o... atenţie în mărci vest-germane. S-a reţinut scrisoarea. S-au restituit mărcile... Valurile bubuie în carcasa metalică a navei V.P. 12. Este decembrie şi s-a instalat teribila furtună de NE. Cine din marinarii Mării Negre n-o cunoaşte? La bord se face apelul. Nimeni n-a fost luat de valuri. Se etanşează nava. La travers de Tuzla vedeta nu mai rezistă valurilor. Rangul 2 Moisuc se află la timonă. Decizia este luată. Să scape echipajul. Asta înseamnă o punere pe uscat. Unde? Se defectează mijloacele radio. Spumă albă, clocot de valuri, vântul mugind sălbatic. Agigea... Luptă dură. Încă. Şi încă. Constanţa... Portul... Odată cu el scurtcircuitul nervilor. — Vine 12!... Vine 12!... Marea. Vedetele de patrulare grănicereşti. Şi poveştile lor aduse auster la bordul lui „*Hai-*

Hui 2". Poveşti care umplu pustiul de ape cu amintirile oamenilor, umanizându-l şi dându-i dimensiunea istoriei… Altfel? Ce-ar fi marea fără poveştile oamenilor şi ale navelor?

Drumul de întoarcere Mangalia-Tomis se ratează o dată din cauza vântului de N. NE. Încerc a doua oară, într-o sâmbătă. „*Hai-Hui 2*" a fost acostată de marinarii grăniceri la V.P. 27. Reţin solemnitatea cu care-mi pregătesc iahtul pentru marş. Vântul cu 1 – 2 m/s din V. SV este tocmai ce-mi trebuie. Spre amiază se va întări. Este o supoziţie. Între 10, 15 şi 11,00 zac în largul radei, scurs implacabil spre sud şi talienele pescarilor sub indiferenţa unei vedete militare aflată la ancoră. Ruliul face imposibilul să-mi rupă velele. Sunt în derivă pe o mare aparent pustie, dacă memoria n-ar popula-o cu trireme şi pânzare, cu silueta bricului „*Mircea*" şi acolo, pe comanda aceluia cu Jean Bart, sau cu celălalt „*Mircea*", nava-şcoală la ancoră în seară mohorâtă plină de vânt, care a încheiat cea dintâi zi de marş a lui „*Hai-Hui 2*" în 1978; „*Mircea*", călătoriei fabuloase peste Atlantic, la bordul căruia deslușesc siluetele familiare ale prietenilor mei marinari şi glasul căpitanului de rangul 1 Hârjan, venit prin megafonul electric pentru a-mi da certitudini şi speranţe. Uitarea este cancerul istoriei, un bun amic şi intelectual rasat, francez elveţian, a încercat ani de zile să-mi dinamiteze memoria socială, tocmai aceea care, depăşindu-mi biografia, se înfigea adânc în memoria. neamului, susţinând că lumea modernă nu mai operează în politic cu argumente istorice ci cu entităţi culturale, argumentele – lui mă fascinau fără a mă convinge pentru că, oriunde pe glob. echilibrul şi dreptul emană de la istorie. Spaţiul entităţilor culturale aparţine viitorului, atunci când recidiva agresivă a forţei şi a imperialismului se va consuma, amicul meu este un tip de anticipaţie şi notez sârguincios în „Caietul de cart" jocul vântului, înainte de stabilirea brizei diurne. După încetarea brizei nocturne spre orele 10, 10 – calm plat în care cei doi poli termici, uscatul şi marea îşi schimbă polaritatea. Spre ora 11.00 începe briza de la larg. Undeva sub orizont faţa lucie a mării începe să se încreţească uşor. Urmăresc lacom frontul larg al acestor încreţituri apropiindu-se de iaht. Vântul, abia o boare, dezmiardă velele. La 11, 30 am pe loch, 1, 2 noduri. Îţi trebuie vacanţe uriaşe să poţi face iahting de croazieră la Marea Neagră. Sau măcar răbdare de fier. La 12.00 încă n-am dublat ultimul bloc din Mangalia. M-a bucurat întâlnirea cu unul din elevii caporali ai marşului transatlantic, locotenent pe V.P. 27, campion de box la galele date în Atlantic să rupă monotonia traversadei. îl văd pe

comanda vedetei care face un rondou spectaculos. Sunt anunţat prin megafon să evit zona interzisă de la Neptun. De fapt navighez cu vele, adică mă readaptez ritmului psihologic pe care mi-l impune vântul şi marea, extrapolându-mă ritmului cotidian într-o altă lume. Dacă este adevărat că timpul se scurge mai lent într-un sistem de referinţă mobil, decât într-un sistem fix, astronava şi terra, atunci la bordul unui velier timpul se anulează pe sine, singurul ax de referinţă sesizabil rămânând ciclul diurn, fenomen care ţine de cosmos mai mult decât de timpul civil, înghesuit în mijloacele de transport în comun, să zicem. De aici schimbarea de optică a solitarilor, majoritatea rămaşi cu infirmitatea care-i face incompatibili cu socialul şi timpul civil. Oameni care se salvează fie pe mare, fie pe insule îndepărtate, unde încă se poate racorda eul la priza cosmică a ciclului diurn. Să notăm: Moitessier, circumnavigator şi în solitudinea insulelor polineziene, gânditor critic al sistemelor sociale contemporane şi al experienţei umane legate de ele. Moitessier şi-al său „*Joshua*", simbol al fenomenului social occidental numit „exodul pe mare".

La 13, 35 vin la aterizare pe digul de la Neptun, ţinând prova pe Casa Scriitorilor. Recunosc secundul şi copiii; apoi pe vajnicul plonjeur şi căutător de midii Corneliu Leu semnalizându-mi cu două prosoape stas, mov-portocalii „Drum bun". Îmi fac hagialâcul multifuncţional. Să-l liniştesc pe secund cu imaginea colorată a lui „*Hai-Hui 2* omagiindu-i astfel răbdarea şi clemenţa arătată skipperului chiulangiu de la binefacerile concediului conjugal. Să irit retinele confraţilor, unii redactori-şefi de reviste literare, şi eventual să provoc un contact direct cu iahtingul; poate o rubrică, poate nişte note de drum, poate…

Să aţâţ dorinţa adolescentină a descendenţilor imediaţi şi direcţi. Oricum iahtingul şi surful, mi se par mai demne decât zisele jocuri de societate, când la picioarele falezei se desfăşoară până la vis şi imaginaţie orizontul marin. Doldora de intenţii subversive fac volta cu ochii la silueta secundului, căruia soarele îi pune o cască de aramă strălucitoare şi desigur scap şcota focului, bordul din vânt, o recuperez rapid, evit în ultima clipă talienele pescarilor fixate la NE de Olimp şi spre orele 19, 30 îmi fac intrarea în Tomis. Ştiu exact ce trebuie făcut ca „*Hai-Hui 2*" şi skipperul său să poată visa la mările din sud…

…Iarna lui 1979 – 1980 este una de studiu. Revista „*Neptun-Nautisme*" are o rubrică suculentă intitulată „*Guide de croisière*". Pe lângă analiza amănunţită a coastelor Franţei, a porturilor, acceselor,

marinelor, fotografiilor aerienfe-color al acestor porturi, accese şi marine, sunt analizate Antilele mici şi îndeosebi Antilele franceze; de curând coastele nordice ale Africii sau cele vestice şi, spre deplina mulţumire a skipperului, Marea Egee cu al său vânt Meltemi, insulele, croazierele posibile pornind de la Pireu, sensul de navigaţie, porturi, facilităţi, formalităţi. Mă fascinează ruta Samos (implicit istoria lui Ion Ghica, beyul care a stârpit pirateria) Izmir-Rodos – areal pitoresc dens de istorie veche şi contemporană, ţărmuri fabuloase şi sălbatice mai ales în Anatolia mediteraneeană, unde turcii edifică porturi moderne de iahting. Au loc consfătuiri febrile cu doctorul Longin Arghiriu, relaţiile sunt de curtoazie, a citit în materie dar n-a selectat bibliografia profesional şi desigur cu inginerul, secundul din croaziera precedentă, ţinut sub observaţie atentă, dinamic, plin de idei tehnice, operativ. Sunt oameni care-mi critică modul de a-mi constitui echipajele. Sunt amici care, ştiind episodul peron gara Constanţa, mă sfătuiesc să nu-mi fixez o parte din responsabilităţile croazierei tocmai pe omul care m-a abandonat la întoarcerea din croazieră. Mai ales Stela nu acceptă prezenţa inginerului în echipaj. Ştiu că intuiţia ei este cvasi-infailibilă, ceva de ordinul parapsihologici, dar vreau să merg până la capăt, dincolo de croaziera 1980 conturându-se vag circumterra. Deci întâlniri repetate în biroul lui spre sfârşitul orelor de program, apoi duminicile la Grădiştea, împărţirea rolurilor, liste de alimente văzute prin ochiul experienţei noastre şi prin exigenţele medicului, entuziasm, epuizarea succesivă a sarcinilor asumate, şedinţe operative, fulger pe un subiect care se încăpăţânează să rămână închis… Formalităţi grănicereşti. Clubul *„Electrica”* -Constanţa eliberează documentele care oficializează croaziera în grup de trei iahturi. Cu Nicolae Oglindă stabilim rutele. Ei vor Pireu; eu Izmir. Cădem de acord să navigăm în formaţie până la Çanakkale, de unde să ne despărţim pentru a ne reîntâlni la Çanakkale şi a ne întoarce acasă, în formaţie. Croaziera făcută astfel ar fi notabilă, marcând un punct de referinţă în iahtingul românesc de croazieră.

Căpitanul-locotenent inginer Teodor Asimil a calculat adaosul de lest necesar echilibrării iahtului sub vele.

Maestrul sportului Nicolae Calcan lucrează la completarea setului de vele: un genovez 1 pentru vânturi slabe, un genovez 2 pentru vânturi moderate şi un foc de furtună, într-o zi cu doctorul Arghiriu şi inginerul măsurăm şi el calculează suprafaţa randei cu prima terţarolă şi terţârola a doua, pentru a şti cu ce echilibrăm la triunghiul prova.

Buchisind cifrele, forţele şi acţiune pe vele, misterele efectului de horn exercitat între extradosul randei şi foc, îmi dau seama mai exact de ceea ce înseamnă *„Hai-Hui 2”* în mare, dincolo de colorit şi plăcerea navigaţiei în sine. Constat cu o plăcere intimă intensă că mă profesionalizez printr-o metodă mai grea, dar infailibilă: autodidactica. Căpitanul locotenent Ion Buta, a părăsit Academia, pentru nave. Îmi este aproape cu aceeaşi viteză de deplasare uluitoare şi cu aceeaşi capacitate de a fi prezent în mai multe locuri în timpi foarte apropiaţi. Aici se deschide o paranteză. A aderenţei sau a neaderenţei marinarilor la iahtingul de croazieră şi eventual la literatura care-i esenţilizează. Cunosc, am mai scris-o, rezistenţa aviatorilor la cărţile izvorâte din experienţa acestei dimensiuni existenţiale. Confundând literatura cu jurnalul de bord, căutând să descopere identitatea reală a unor personaje care nu sunt decât personaje literare, amestecând fortuit biografia autorului cu biografia eroilor literari, malaxând timpul istoric cu timpul literar, ei resping de cele mai multe ori literatura de gen dacă nu este semnată de Clostermann să zicem, care le este indiferent sub aspect istoric determinat, ba sunt tentaţi să facă procese literatului, pentru evaziune morală. Antipatii personale, conflicte vechi de patru decenii, necernute de timp, neraportate la atingerea istorie-personalitate, mentalităţi şi optici prăfuite, îngheţarea conştiinţelor la nivelul unor timpuri erodate, pocnesc steril la periferia unei lumi care nu acceptă public diferenţierea caracterologică. Coexistenţa laşităţii şi a eroicului. A meschinului şi a transcendentului. *Noi*, *Mircea şi Atlanticul* s-a întâmplat să fie cartea unei premiere absolute a navei-şcoală *„Mircea”*, martoră a unor evenimente nautice în premieră mondială absolută. Ecoul ei în lumea marinarilor cvasi-nul. Inamiciţii şi optici meschine, dorinţa de nivelare dintre profesionişti, au adus scriitorului refuzul parţial al celor care, fatalmente, nu încăpeau la bordul navei-şcoală cu fotolaşele. lor cu tot, plus confortul marinarilor de birou şi poveşti, cum există aviatori de birou şi poveşti, sau profesionişti de varii profesii, de la meteorologi la agronomi; care descifrează tainele profesiei lor pe asfaltul Bucureştilor. Iată cum glisăm din nou în social şi nu putem să nu notăm superioritatea rece şi simandicoasă a acelor marinari de confort terestru, care văd marea de pe faleză, atunci când jigniţi în profesionalismul lor sacru de către terieni umblători real pe mare, conchid cu dispreţul suficienţei: – a venit şi ăsta să ne înveţe meserie!

De fapt este vorba de o optică. Îngustă. Meschină. Stupidă. Dar existentă. Scopul acestor rânduri este s-o semnaleze. De eradicarea ei se va ocupa medicul tuturor acestor genuri de maladii: timpul. Consemnez din nou entuziasmul unora, forţă morală care mă sa? tsţine şi dinamizează; opacitatea şi rea voinţa altora, convertite în cazul skipperului în încăpăţânarea de a învinge.

Cândva, inginerul scăpase într-o conversaţie de bord, ideea numărului impar în alcătuirea echipajului, astfel încât să se obţină uşor o majoritate în cazul luării unei hotărâri. Ciulisem urechea, urmărind în viaţa zilnică această glisare spre o „partidă", care să-şi poată impune punctul de vedere, transcrisă discret în *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud*. Este primăvara lui 1960 şi se impune acut formarea echipajului. Nu plec la drum cu idei şi planuri de subtext. Dar nu sunt atât de naiv să nu decriptez destul de rapid ideile şi planurile de subtext ale altora, chiar atunci când îmi arborez mutra numărul 4 să zicem ca bravul meu Bill, tovarăş de cabină la „Mircea" adică „inocenţă totală".

Skipperi cu sau fără barbă, cu sau fără pipa, cu sau fără echipament stas. Vegheaţi la inocenţa aparentă a prieteniilor prefabricate şi conjuncturale, ca şi la fatidicul număr impar. Aţi putea, dacă nu v-aţi asigurat din timp, să rămâneţi solitari pe cine ştie ce plajă, cu iahtul eşuat şi cu „parii" luându-şi bocceluţa spre punctul cardinal care-i aranjează, aşa după cum se va vedea la timpul potrivit. Era perfect dacă discuţia asupra echipajului se oprea la existent: skipperul, secundul-tehnicus, şi doctorul-vitalist şi mus. Sunt suficiente câteva gesturi, sau teste tip, pentru a stabili dacă cineva are sau nu îndemânarea necesară asimilării şi practicării marinăritului în sine, de la noduri la schimbarea velelor, de la umblatul pe punte până la baterea bandulei. Doctorul rămâne un semn de întrebare. Inginerul propune împotriva propriei sale teorii a numărului impar, un al patrulea, adică doi ingineri, prieteni, pe rol de al patrulea. Alegerea se lasă pe seama hazardului administrativ. Cel care va avea formele gata la data plecării. Accept împotriva oricărei raţiuni. De ce?

Chestiunea depăşeşte faptul particular, îl întregeşte, vizează fişa caracterologică şi direct planurile de perspectivă. Inginerul are calităţi evidente la un pol şi defecte la fel de evidente la celălalt pol. Membru eficient în cea dintâi croazieră, participant activ la a două, aştepta într-o rezervă binevoitoare apariţia cărţii care relata călătoria, spre a şti ce poziţie să ia. Tipul acesta mereu înarmat cu o riglă de calcul pe care îşi

socoteşte beneficiile, pierderile şi statutul; mă intrigă şi interesează. În ipostază circumterestră aveam nevoie de un *tehnicus universalis*, care să rezolve problemele puse de la motor la mijloacele radio; de la pompe la baterii şi lumini de bord. Inginerul se indica pentru rolul: inginer de bord. Cu tot răul de mare care-l torturase, îşi făcuse carturile şi era gata s-o ia de la capăt ştiind ce înseamnă o furtună la bordul lui „*Hai-Hui 2*". Ştiu că stau faţă-n faţă calităţi profesionale de prima mână şi un caracter contradictoriu, maniere care jignesc, o infatuare pentru mine comică, pentru alţii de nesuportat. Ca să pot hotărî, trebuie să mai încerc o dată. Oricine poate avea o clipă de rătăcire. Inginerul însuşi trebuie să se definească.

Lăsându-i în plus posibilitatea să-şi aleagă un coechipier necunoscut mie, prieten lui, dădeam curs ideii de „Majoritate" care-l obseda. De fapt a posibilităţii de a-şi face o „echipă" cât de mică, ca şi a variantei de a constata ce atitudine îşi va impune. Astfel la lansarea cărţii *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud*, eveniment care a emoţionat skipperul dincolo de rezonabil, mototolindu-i morga glacializată în redingotă şi scrobeala cămăşii, inginerul îi prezintă pe ceilalţi doi ingineri candidaţi la rolul de mus. Băieţi tineri, simpatici, un bucureştean jucător activ de tenis şi un proeştean mucalit, alpinist redutabil şi ghid montan. Cei doi acceptă ca alesul să fie acela care obţine cel mai repede paşaportul. Raţiunea acestui mod de a pune problema consta în faptul că cel cu paşaportul în buzunar putea lucra degajat la pregătirea tehnică a iahtului. De ce n-aş spune că entuziasmul profesorului Milescu de la Casa pionierilor bucureşteni, navomodelist de clasă, constructorul propriului său iaht şi navigator pe ruta Giurgiu-Constanţa, susţinut de inginer, n-a transformat ospitalitatea librăriei „Mifaai Sadoveanu" din Capitală, într-o deschidere spre mare şi bărci cu pânze? Se făcuse încă un pas către marele public, sau cel puţin către acela care iubea, visa, spera să navigheze; sau pur şi simplu se interesa de această dimensiune interioară.

Se întâmplă în aceste pregătiri îndelung gândite, meticulos puse pe fişe, roci al unor întâlniri repetate în trei: skipper, secund, mus (Ion, al doilea inginer, bucureşteanul, se mobilizează rapid) şi al unei corespondenţe susţinute cu doctorul aflat la Caransebeş, ceva ce aduce cu regula cheie a dramei antice: secvenţa de aur. Se strâng o mie şi Unul lucruri. Inginerul confecţionează carabiniere extra după un excelent patent englezesc. Se stochează vopsele şi lacuri, pensule şi echipament.

Ion îşi pune soaţa la muncă. I se face sacul de marinar. Toată acţiunea asta laborioasă este plină de farmec. Stela care-mi demonstrase gradul înaintat de ingratitudine şi egoism la care ajunsesem, trăgând iarăşi chiulul pe mare, se resemnează şi participă chibzuit la completarea sacului de marinar. Şi dintr-odată, ajunşi la Constanţa pentru a verifica iahtul, secvenţa de aur. Adică nimic gata la iaht. De-abia de aici încolo încep pregătirile reale, eficiente. La începutul lui mai 1980 skipperul avusese ideea să-şi doteze casa de la Grădiştea cu un sistem de încălzire centrala. zicea el ieftin şi economicos, investiţie care s-ar fi amorţi zat în câţiva arai din economia de combustibil. Cu regretabila lui încredere în oameni, acceptase oferta unor serioşi trucaţi; dovediţi mai apoi escroci reali. Prieteni dotaţi cu simţul realităţii îl întrebaseră dacă dispune de contravaloarea instalaţiunii ultramoderne, ultrarentabile, ultraeconomice.

— Bani lichizi nu, dar în viitorul apropiat, în funcţie de apariţii, da, a răspuns plin de aplomb şi încredere profesională, mai sus-numitul.

— Termină-ţi cuploarele şi pleacă la anul, i s-a spus.

— Voi fi cu un an mai bătrân, s-a răspuns. Încep reumatismele! Podagra!

— N-ai bani, a fost argumentul hotărâtor.

— Aveţi voi! Din aii tea bunăvoinţe colegiale şi prieteneşti se adună cât să-mi plătesc meşterii şi să migrez două luni spre Sud.

Confraţi şi prieteni au oftat cu amărăciune. Apoi au umblat la CEC-uri. Ca şi altă dată. Rămânea să achiziţionez un motor. Rămâneau velele. Şi atâtea încă. Vizită protocolară la preşedintele Uniunii Scriitorilor. La preşedintele Fondului Literar. Da! Sunt solvabil. Iată într-o săptămână voi fi în librării… într-o seară Stela mă pune în faţa unei liste pe care sunt înşiruite nume de prieteni, în dreptul. lor grupuri de cifre, dedesubt o linie şi un total scris caligrafic. cu cifrele îngroşate astfel încât să-mi percuteze retina.

— Suntem ruinaţi, spune.

— Aproape, constat filosofic.

— Ce facem?

— Ridicăm velele, frumoasă doamnă.

— Pe urmă?

— Văzând şi făcând!

Aşa se explică faptul că cei doi escroci îmi găuresc pereţii, fac moloz şi mizerie pe tot parcursul lunii mai, înşirându-mi turul

caloriferelor în contrapantă, că banii se topesc văzând cu ochii şi că un telefon al inginerului mă precipită la o adresă dată prin Mica publicitate de unde achiziţionez un motor „Veterok" de 12 CP absolut nou. Şi tot aşa se explică cum, împotriva tuturor datelor aparent obiective care ar configura imposibilitatea materială de a duce la capăt aventura „termică" şi aventura marină, aceste două aventuri se realizează cu ajutorul dezinteresat al unor oameni departe de a fi milionari; desigur mai chibzuiţi decât skipperul căruia îi acordă un larg termen de garanţie morală. Radioscopie etică, stimulatoare; conştiinţa că nu eşti singur într-o junglă unde un impas material te prăbuşeşte şi te scoate la marginea societăţii, certitudinea solidarităţii şi a prieteniei reale, confirmarea demnităţii civice şi a imposibilităţii falimentului la scara celei mai mici unităţi sociale: familia.

Constănţenii fixaseră data ridicării ancorei: 1 iunie. Stela şi copiii sunt la şcoală până la 15 iunie. Este cazul ca bunicii, aşa bătrâni cum sunt, să vină la Grădiştea. Luna mai, superba lună mai, legată de calendarul viei şi al livezii, de ploile salvatoare şi desigur de avatarurile formelor. Merge greu la doctor. Inginerul devine retractil. N-a dat încă actele. S-ar putea să plece la Londra pentru o comunicare ştiinţifică şi oricum nu poate cere Londra şi Grecia în acelaşi timp. Piersicii au făcut băşicare, Arhitectul Sandu Florea care desenează epopeea pentru cei mici *Strămoşii* a fost distins la concursul european de bandă desenată pentru cărţi ştiinţifico-fantastice. Zilele sunt prea scurte. Nopţile se dedică fişelor Mării Egee. Sunt pe rând muncitor necalificat la „termică", calificat la vie şi livadă, iarăşi necalificat la roabă şi cărămidă, sunt după mese când inginerul şi Ion vin la Grădiştea să lucrăm; apoi sunt ploile torenţiale, apoi este alergătura după o mie de lucruri, începând cu varul şi terminând cu alimentele conservate, apoi este toceala pentru un nou examen de calificare marinărească şi la 26 mai după miezul nopţii plec la Constanţa pentru a sări dincolo de secvenţa de aur. Din Bucureşti îl iau pe inginerul ID venit cu „cel mai bun maistru din România", un şvab de lângă Timişoara, bucureştenizat de multă vreme.

Toate lunile astea demente care m-au hărţuit nemilos, mai corect pe care le-am aţâţat să mă hărţuiască până la autolichidare, îşi spun cuvântul. Adorm la volan o fracţiune de secundă. Redresez pe buza şanţului. îl găsesc pe inginer la iaht. Venise de duminică. Adică de ieri.

Se repartizează sarcinile. Coca trebuie raşchetată, chituită, vopsită, etanşată. După-masă avem consult cu prietenii mei marinarii.

La 12.00 inginerul cu mine suntem la examene. Timpul face explozie.

Seara consult cu marinarii. Ca întotdeauna căpitanii locotenenţi Buta şi Asimil. Şi desigur căpitanul de rangul 1 Hârjan. Inginerul Asimil a desenat adaosul de lest scara 1/1. În timpul liber, împreună cu doi tineri entuziaşti Viorel Samson şi Lucian Neguţ, au îmbunătăţit interiorul. îl avem alături pe fostul şef de echipaj de la „*Mircea*", maistrul principal Smaranda, pe Coco, skipperul de la „*Speranţa*", pe maistrul Enache şi iată-l la consultul tehnic pe nea Nicu Calcan. Există o bunăvoinţă manifestă la Direcţia Marinei Comerciale şi la căpitănia portului Constanţa. Ceva s-a schimbat în optica faţă de iahtingul de croazieră. Marţi şi miercuri lucrăm în draci.

Terminăm chituirea, dăm o mână de minium de plumb pe opera vie şi lest, s-a raşchetat şi lăcuit puntea şi opera moartă, am fixat lăcrimare la încastrarea cabinei cu puntea, ne-a sâcâit şi încurcat un dulgher beţivan, prostovan şi vorbăreţ; miercuri 28 mai la orele 17 pe un vânt rece ne ducem la librăria „Mihail Eminescu", unde a venit directorul editurii „Albatros" să lanseze la Constanţa „*Cu Hai-Hui 2 spre Sud*". Avem concurenţa unui meci de fotbal; îi avem pe prietenii de la „*Mircea*" – cei statornici şi o parte din echipajele clubului „*Electrica".* Cele două iahturi ridică ancorele duminică 1 iunie. Secundul meu tot aşteptând Londra, nu are nicio formă pentru croazieră. Nu-mi spune că alpinistul ploeştean are paşaportul în buzunar. Ion, tenismanul, este şi el fără paşaport. De la Caransebeş încă nicio veste... Atmosferă de librărie, pionieri, flori, bilanţ. Încă o cantitate de muncă respectabilă pentru a da iahtul la apă. Băieţii pleacă la Bucureşti. Rămân să mai pun la punct interioarele. Să dau ultima mină de lac la punţi. Totul se face în asaltaşi pe bucăţi. Inconvenientul de a sta la 300 de kilometri departe de mare. O întâlnire cu elevii la liceul „Mihail Eminescu", goană la Ostrov să trec Dunărea cu bacul, apele venite mari, bacul nu trece decât la o dată incertă, iau Dobrogea în răspăr şi, făcându-mi bilanţul, mă apucă disperarea. Au lucrat trei zile şase oameni şi iahtul este departe de a fi gata pentru lansare. Hotăr ăt, chestiunea devine lux costisitor dacă nu se găseşte o altă formulă.

Marţi în 3 iunie constănţenii nu şi-au dat iahturile la apă. Nicolae Oglindă vine cu paşapoartele să obţină viza greacă. A apărut în librării „*Biografie de război*". Meşterii mizerabili chiulesc de ia lucru, în schimb încearcă şantajul cerând avansuri substanţiale. Întâmplarea mă duce în casa unui gestionar de magazin sătesc. Cele mai stranii împerecheri ale

luxuriei şi prostului gust; culminând cu un „bar" sui generis, căruia nu-i lipseşte nimic de la vatra cu hotă, grinzi, taburete de bar şi restul tacâmului… Pentru prieteni mai simandicoşi", zice tejghetarul din satul rătăcit în Câmpia Română. Acasă, iadul. Aşa-zişii meşteri se ceartă pe bani. Casa spartă, moloz, pereţii arşi de sudură, suduri neterminate, dezolant. Îţi trebuie nervi de oţel. Cărţile, tablourile plutesc în nori de praf. Se sparge încă folosindu-se şpiţul şi barosul. În fiecare zi cel rămas vine cu tot felul de alţi meşteri să termine sudurile, să-şi înşire măruntaiele de fontă şi fier. Interiorul intim, curat, răsfăţat în albul imaculat al varului, profanat de oameni care nu au conştiinţa economiei, a curăţeniei, a respectului de sine în contradicţie cu alţii, exemplari sub toate aspectele, unii uluitor de bine pregătiţi profesional, veniţi să câştige un ban cinstit în timpul lor liber.

Miercuri 11 iunie. Tempestă. Ceva de iad. Îmi culcă la pământ cel mai frumos prun, rupându-i rădăcinile „din vini. Telefon de la căpitanul inginer Asimil. Cele două echipaje constănţene au ridicat astăzi ancora. Telefon de la Caransebeş. Doctorul are paşaportul. Telefon de la secund. Ploieşteanul are paşaportul. Cei care de fapt au pregătit iahtul, nu au încă formele. Aştept. Ar fi inechitabil să procedez altfel. Zilele trec apăsător. Probe de apă la instalaţie. Fisuri sau fântâni arteziene care împroaşcă zidurile. Sudorii se perindă ca pe tobogan. În sfârşit. Un Mandache din nordul Moldovei opreşte hemoragia cu ştiinţa meseriei şi conştiinciozitate. Casa arată ca după un incendiu. Trăiască confortul modern. În plus, bătrânul Raj călcat de Horia pe bătătură, la propriu, se repede şi-l muşcă de două ori de piept. În primele zile de vacanţă. Alarmă, spital, supraveghere, medici, consult şi desigur spaima. De fiecare clipă. Dar dacă totuşi?

23, 24, 25, 26 iunie. Domnul Raj perfect egal cu sine. Apare *Strămoşii*, începutul unui serial istoric în bandă desenată. Secundul are paşaportul. Alpinistul ploieştean îl are. Îmi pare rău de tânărul şi entuziastul inginer I.D. Mi s-a părut loial şi cu un umor stăpânit. Umblând noi după un radio telefon am dat peste un tip de demagog perfect, afabil, care a făcut un expozeu plin de poezie la aventura marină, la condiţia lui legată de întreprinderea pe care o conducea, ne zicea „măi băieţi, mă, ce fericiţi sunteţi", exclama patetic „ah, marea" şi iar ne fericea cu acel jovial şi inofensiv obraznic „măi băieţi, măi" (aveam bine peste 56 de ani, eram îmbrăcat corect, bărbierit, tuns şi etc.), am surprins o privire a lui I.D. strecurată pe sub gene şi un gest: răbdaţi,

adică, să ne dea radiotelefonui, asta-i principalul, spuneau privirea şi gestul. Aiurea. Demagogul nu ne-a dat niciun radiotelefon. Am rămas cu un câştig în tipologie şi cu acel afabil „măi, băifeţi, măi" … I.D. este *fair-play*. Perfect *fair-play*. Ajută în continuare la pregătirea iahtului de marş. S-a terminat sudatul şi spartul în casă.

Mâine ne întâlnim la Constanţa, cei patru ai echipajului. Doctorul din Caransebeş. Alpinistul din Ploieşti.

Skipperul de la Grădiştea. Secundul din Bucureşti. Cele două echipaje constănţene au un avans de 11 zile.

Acasă totul! amine pe umerii Stelei.

Zarurile au fost aruncate.

Este prea târziu să mi le retrag de pe masa de joc.

LANSAREA

Lucrurile ar putea rămâne la aparenţe şi ritmul precipitat. al pregătirilor de plecare, la pitoresc şi culoare. Mi se pare, rulând spre Constanţa cu maşina plină de bagajele mele şi ale doctorului, că de fapt înnod strâns capetele aceleiaşi parâme, că noua croazieră este în fond o altă faţă a aceleiaşi aventuri existenţiale şi că în mod straniu şi explicit mi se pun din nou în lumină câteva din temele fundamentale ale vieţii. Teme fără de care existenţa ar însemna un pustiu arid şi steril, limitat la inconfortul biologic şi avatarurile vieţii sociale. îl citisem în adolescenţă pe Socrate şi la vârsta generozităţii absolute, mă fascinase nu numai posibilitatea pe care-o aveam de a mă cunoaşte şi a mă lua în stăpânire pe mine însumi; dar mai ales ideea prometeică de a mă construi pe mine însumi. De atunci sesizasem, vag este drept, dar cu ardoare, contradicţia etică între ceea ce crezi, ceea ce zici şi ceea ce faci şi luptam mai mult intuitiv şi din orgoliu să reunesc într-o unitate limpede raţiunea, credinţa şi voinţa. Apoi a venit şcoala providenţială a zborului şi slujitul sub drapel în aviaţia de vânătoare, eliminând orice disponibilitate morală fie şi embrionară pentru calcul şi interes, învăţându-mă dramatic că a cunoaşte înseamnă a acţiona şi că de fapt autoconstrucţia se manifestă dincolo de reflexie în valorificarea multilaterală a eului şi în lupta dură, aducătoare de cucuie de toate gradele şi formele, cu compromisul, rutina şi parvenitismul.

Mă fascinau biografiile puse cu orice risc în slujba unui ideal. Începând cu descoperitorul smalţului francez, să zicem, acel redutabil

meşter Palissy care şi-a ruinat familia arzându-şi în cuptorul lui de olar lemnele luate pe credit, mobila şi gardurile, apoi, în disperare de cauză, duşumelele casei, în ţipetele exasperate ale femeii care-l făcea nebun de legat. Palissy a descoperit formula smalţului francez asemănător celui chinezesc, intrând în armonie cu sine şi cu universul.

Aşa cum a intrat în armonie cu sine, printr-o totală dizarmonie familială doctorul, mai târziu Longin, care şi-a câştigat dreptul la personalitate prin stăruinţă şi curaj, şi care, la vârsta copilăriei, pentru repetatele lui chiuluri în larg cu bărcile pescarilor, a fost legat de piciorul scării şi bătut zdravăn, fără ca represiunile paterne să-i modifice gândul scelerat de a trăi cândva, plenar, aventura marină. Una din temele fundamentale la care meditez rulând cu viteză spre Constanta, pe cât posibil în afara acţiunii radarelor miliţiei, este aceea a Armoniei. Întreprindere pe cât de dificilă tematic, pe atât de vulnerabilă în clipa coborârii ei în concret. Păcătuiesc fericindu-i cu ipocrizienie pe cei care realizaseră armonia dintre conformismul general şi propriul lor conformism şi desigur înfierez vehement de la o tribună imaginară a oratorilor moralişti de profesie, insul stupid care-şi asumă riscul lucidităţii şi pe cel al fidelităţii, pe cel al responsabilităţii şi, în sfârşit, riscul cel mai costisitor, adică acela al adevărului.

Urcând şi coborând onduleurile tectonice ale stepei dobrogene în peisajul cu jeturile pulveriscente de apă iradiind curcubeie, gândesc la echipaj, la modalităţile de a ne cunoaşte şi a sluji adevărului căruia ne consacrăm, ca şi la avatarurile cosmice ale acestui dificil an 1980. Mi se pare că se conturează un spaţiu spiritual constant, care se include în cel marin, sau mai corect care mă leagă de cel marin, printr-un joc al întâmplării: nava-şcoală „Mircea” şi Atlanticul.

Spaţiul este unul geografic care implică istoria, se numeşte Câmpia Română şi Dobrogea. revine fascinant între mine şi mare ca o dimensiune interioară de structură, ideile îmi fug pe parbriz dizolvându-se în marea aurie de grâne încă nesecerate şi-mi spun că anul de graţie 1980 este pe cât de ciudat pe atât de plin de surprize, negând vehement posibilitatea stabilirii unul *statu-quo* armonios între skipperi şi megacosmosul care impune universului planetar o conduită bizară.

Anotimpurile şi-au pierdut personalitatea. Marile centre de maxime şi minime barice care reglează sistemul vânturilor pe Terra acţionează straniu, ca să nu mai vorbesc de influenţa exploziilor solare

asupra acestora, ca şi asupra iubitorilor de mare şi în general asupra tuturor cetăţenilor onorabili, cu sau fără afecţiuni cardiace. Mai suspomenita activitate solară nu numai că a pus sub semnul întrebării vacanţa la mare, fiind pricina unei susţinute literaturi de specialitate şi interdisciplinare, pro sau contra acestei vacanţe (cu concluziile ce se impun skipperului); dar şi-a împins influenţa atât de departe, încât a perturbat gândirea logică şi echilibrul moral al unora dintre noi până acolo unde se află limita, care, trecută, anulează omifl, lăsând în locul lui propria-i caricatură; ori şi mai tragic, anonimatul. Atribui acestei stări malefice a megacosmosului sensibilizarea latenţelor negative care au făcut ca doi din membrii echipajului să devină din substantive proprii (nume, prenume cu iniţială tatălui, profesie, stare civilă, vârstă, semne distinctive, umor, ştiinţă de carte, cultură, vise, aspiraţii, necazuri, triumfuri şi înfrângeri, cu un cuvânt biografii), deci să devină din substantive proprii, substantive comune, excluzându-se nu numai din legica personalităţii aşa cum o gândea Socrate; dar şi din legile gramaticii care ar fi obligat să fie personalizaţi prin majusculă.

Aceleiaşi stări malefice dovedită de megacosmos îi atribui apariţia uraganului *„Allen”* taxat drept cel mai cumplit al secolului; cu toate că până mai ieri atributul a fost deţinut de uraganul *„David”*, studiat în amănunţime de skipper, ca şi uraganele *„Frederic”*, sau cele feminine ca *„Donna”*, *„Ines”*, *„Cleo”* sau *„Flora”*. Anul 1980 se dovedeşte myit mai lipsit de umor meteorologic decât anul 1979 socotit ca an de vârf al formării depresiunilor tropicale, în consecinţă nu grozav de indicat croazierelor marine cu veliere mici, punând în valoare cu ascuţime interdependenţa dintre marile şi tulburătoarele fenomene ale naturii şi viaţa noastră cea de toate zilele, desigur, cu o infinitate de nuanţe care personalizează şi diferenţiază.

Nesesizând în profunzime influenţa malefică a megacosmosului şi a încărcăturii electrice suplimentare pe cap de locuitor, skipperul iahtului *„Hai-Hui 2”* s-a lăsat cuprins de vraja totală pe care-o exercită stepa dobrogeană asupra intuiţiei lui istorice şi debuşând în stil mare pe cheul portului Tomis, a omis din calculele lui această influenţă asupra structurilor psihologice labile, regimului vânturilor şi instabilităţii marilor centre depresicnare; omitere care, după cum vom vedea, putea să-l şteargă din controale înainte de planificarea făcută judicios şi să finalizeze stupid un plan în care se investise total…

…Adusesem motorul auxiliar, bagajele mele şi ale doctorului…

Inginerul-secund adusese adaosul de chilă, plus bravul meşter în adevăr excelent, cu o cultură solidă şi un ochi-soluţie, remarcabil. Ca de obicei parcăm maşinile stil tabără de care, barând tribcirdul iahtului, cu portbagajele spre acesta şi un spaţiu de lucru între iaht şi portbagaje. Ziua de *vineri 27 iunie* se arată clementă, însorită, servind drept trăsură de unire zilei de 28 iunie, sâmbătă, când este convocat întregul echipaj.

Mi se pare că pregătirea iahtului pentru lansarea la apă constituie una din etapele esenţiale ale croazierei, fecundă şi nuanţată, deschizătoare de perspectivă în toate sensurile. În cel uman, definind colectivitatea de susţinători, care fără să facă echipaj, sau dorind să facă echipaj cândva, ajută tehnic, material, prin muncă, pregătirea iahtului şi a echipajului. Pe lângă această colectivitate care s-a autoconstituit, există aderenţi spontani, oameni de pe cheu, pescari amatori sau împătimiţi ai mării care sunt prezenţi cu de toate, de la ajutorul dat la raşchetat, până la scule, consult şi mână fermă când este vorba de lansarea la apă. Tot acum se definesc calităţile şi minusurile membrilor de echipaj, ataşamentul lor la idee, dragostea pentru nava care-i va purta pe val. În acest proces complex, cu nimic fotogenic, dur, migălos, unde munca necalificată se împleteşte cu cea de specialitate, cu totul altă specialitate decât cea de la uscat, se definesc caracterele, se sudează prieteniile, se diferenţiază înclinaţiile şi ochiul skipperului. atent la fiecare gest şi fiecare reacţie, înregistrează îndemânări sau neîndemânări; mod de „a umbla pe iaht şi a se strecura în cabină; vechiul instructor de zbor îşi distribuie atenţia şi după trei zile ştie exact dacă doctorul face sau nu faţă la postul prova: sau dacă alpinistul este sau nu mai eficient la acelaşi post. După teoria care obligă skipperul să acorde cecuri în alb până la proba contrarie, se împart sarcinile pe echipaj. Adică secundul „răspunde de punerea la punct tehnică a iahtului, având la dispoziţie pe cei doi membri de echipaj, din care prezent este deocamdată numai doctorul. În plus se afiliază meşterul Walter şi Jean elgetricus. Consultant tehnic căpitanul inginer Asimil.

Skipperul ajută unde este nevoie, îşi pregăteşte documentele, aleargă pentru a completa inventarul, duce tratative, se prezintă autorităţilor, face protocol, totul cu mână de satrap feroce, avându-i aproape pe nea Nicu Calcan, căpitanul-locotenent Buta şi desigur pe rangul 1 Hârjan.

Doctorul venit de la Caransebeş este găzduit la fostul lui comandant de pescador, Ghiţă Costache, care-l aduce la iaht şi care se

adăugă listei noastre de consilieri. Este un fapt pe care-l notez şi subliniez. După un an de ambarcare, după un an de condiţii dure, doctorul şi comandantul său au rămas prieteni. Există deci la doctor o dimensiune, o disponibilitate care merită toată atenţia. Ca orice doctor care se respectă, Longin este jovial, plinuţ, dotat cu o chelie respectabilă, plin de bunăvoinţă şi. mi se pare, cu un umor aşezat. Mă incintă rapiditatea cu care intrăm toţi în acest joc al rolurilor de echipaj, joc fermecător de subordonare cvasimilitară, entuziasmul cu care se acceptă sarcinile şi se execută ordinele, formula după care acţionăm. Mă incintă ţinuta acestor bărbaţi maturi, trecuţi brusc la atitudini adolescentine, scăpaţi din rigiditatea profesionalului şi a rangului lor social, de sub supravegherea consoartelor, purtând berete albe sau şepci, sfidând regula după care un chirurg îşi menajează mâinile cu o pedanterie exasperantă – (la Grădiştea îi sugerasem doctorului că dacă pe iaht va avea intenţia să folosească aceeaşi cantitate de apă pe care o folosea aici spre a-şi spăla mâinile, probabil va fi aruncat la rechini) mânjindu-şi-le cu vopsele cu o voluptate de ţânc nesupravegheat. Recreăm de fapt lumea adolescenţei, eliberându-ne vizibil de constrângerile cotidiene şi asta îmi dă o senzaţie mustoasă, suculentă, plină de voie bună, făcându-mă să uit mizeriile încălzirii centrale ajunsă la impas prin dispariţia frauduloasă a meşterilor, ca şi lista finanţelor familiale care sublinia falimentul temporar.

Sâmbătă în 28 iunie, inginerul începe rodajul motorului la butoi. Trebuie fixat adaosul de lest. Verificată instalaţia electrică. Înlocuit becul de la catarg, cu unul puternic, în speranţa că, fiind la vârful catargului, va putea fi văzut de la comanda navelor. Fixată sirena. Trebuie montat straiul prova pe care Walter a trecut carabinierele de învergarea focului. Cu doctorul ne asumăm punerea la punct a interioarelor. Torid. Cer limpede după o lună de ploi torenţiale, vânturi şi frig.

…Onorabilul doctor este trimis pe cheu să spele banchetele îmbrăcate în piele sintetică. Aici este nevoie de o privire panoramică, una cam de la înălţimea catargului.

Sunt câteva grupuri distincte: cei care lucrează la fixarea chilei, inginerul care armează catargul aşezat pe capre.

Manuela, fiica doctorului, profesoară de engleză şi Gaby, soţia doctorului, tot profesoară de engleză, care au primit o listă de târguieli

şi demarează cu comandantul Ghiţă Costache, privitorii obişnuiţi, skipperul de pe şalupa „Lebăda", nea Marin Petrache, şofer de autobuz care dă o mână de ajutor, privitori neobişnuiţi semnalaţi rapid de flerul skipperului, golani de port în căutare de furtişaguri, sunt expuse la soare parâmele şi scotele „este înşirată vesela, sunt deschise trusele de scule, cutiile de vopsele şi pensulele; apoi sunt bărcile pescarilor care acostează sau pleacă în larg, pescadoarele şi desigur forfota de hidrobiciclete şi bărcile de agrement, spectacol lamentabil într-un port de turism, care taie prova ambarcaţiilor profesionale, le abordează la inspiraţia vâst aşilor improvizaţi, apoi este goeleta „*Speranţa*" la locul ei de la cheu, sunt pescăruşii şi dincolo de dig, marea.

Primesc la bord banchetele spălate sârguincios de doctorul care le clădeşte savant la pupa, după ce se uscaseră la soare. Constat că se întăreşte briza. Doctorul o ignoră. O rafală îi zboară bancheta în apă. Operează cu cangea. Pescuitul se dovedeşte dificil. Asta stând comod pe cheul de piatră şi beton, fix prin definiţie. Poate o să-i sugereze ideea notabilă că pe mare aceeaşi întâmplare devine o problemă. Deci doctorul chinuia cangea vânturând cu ea apa portului, sub privirea ironică a căpitanului Asimil. În civil fiind, acesta şi-a atras mustrarea de cuviinţă pentru nepari iei pare la salvarea banchetei.

Iahtul este un monstru nesătul de munca noastră. Noaptea de sâmbătă ne găseşte cu toate înşirate pe cheu, cu iahtul parcă abia scos de la iernat şi, slavă Domnului este sfârşitul lui iunie. Căldurile din ultimele zile au uscat filele corpului. Toată munca noastră de chituire plus vopsire s-a dus pe apa sâmbetei. Şi din interior şi clin exterior vedem printre file. Totul trebuie luat de la capăt. Alpinistul ploeştean nu s-a prezentat încă. Plivind haosul de parâme, echipament, de manevre şi hărţi, de documente şi canistre, mă apucă disperarea. Am senzaţia că nu vom ridica velele nici peste o lună. Stabilim un program de urgenţă şi fixez data irevocabilă a ridicării velelor marţi 1 iulie, adică peste două zile. Pare imposibil, dar trebuie.

Duminică 29 iunie. Ziua de naştere a Stelei, echipieră fidelă, omniprezentă, aflată mereu la postul ei de luptă. Este la Grădiştea cu copiii şi bunicii. Sunt la bordul iahtului cocoţat pe cavalet. Avem lume care ne ajută. Nea Nicu Calcan se ocupă de armarea catargului. Căpitanii locotenenţi sunt prezenţi. La ora 10, 30 stopează o maşină de
Prahova din care coboară tribul alpinistului. Soţie, copil, soră. Bietul om

nici nu-şi trage sufletul, când îl iau în primire de la înălţimea punţii. Într-o oră n-a mai rămas nimic din morga lui şi a doctorului. Sunt năclăiţi de minium şi pitură, bineînţeles „terorizaţi" după formula perfidă lansată de Longin. Femeile au primit o listă de târguieli. Prietenul nostru, Taşcu Şatrapeli de la „Electrica", susţinător pasionat al iabtingului de croazieră, vine la iaht şi se interesează de nevoile noastre tehnice.

— Pe când macaraua? mă întreabă.

— Mâine la ora 12,00! răspund spre stupoarea echipajului… trebuie să fug la Grădiştea, să duc maşina, asta după masă. Să mă întorc mâine în zori cu toţi ai mei.

S-a oferit să ne ducă la Constanţa prietena noastră, graficiana Angela Balogh. Secundul pleacă şi el la Bucureşti să-şi lase maşina şi să-şi aducă părinţii. Babilonul era un târg paşnic pe lângă petecul de cheu unde ne foim noi şi cei care ne ajută, iar o rachetă sub presiune un fleac pe lângă tensiunea interioară a echipajului. Cazarea familiilor, târguieli, fuga după vele, rodajul motorului cam la voia întâmplării, inginerul nu mai rodase un motor auxiliar în doi timpi, specialişti ad-hoc, oameni care în loc să descurce, încurcă, ura, vine pitura antivegetativă şi beleaua cade pa cei doi novici: doctorul şi alpinistul. Se adaugă o reţetă obligatorie: după întinderea ei cu pensula, pitura antivegetativă trebuiaşe păstrată umedă, până la darea iahtului la apă. Treaba se face cu… găleata. Executanţi: doctorul şi. alpinistul. Probabil îşi vor lua câmpii. Cine este alpinistul? L-am văzut trei minute la lansarea cărţii, venit de la Ploieşti tocmai pentru ideea de echipaj. Nu ştiu! Un entuziast. Un inginer proiectant de instalaţii de foraj, cu o soţie surâzătoare şi un băiat de vârsta lui Horia, fascinat de posibilitatea de a naviga cu vele oferită din senin. Se pare că la o sindrofie inginerul-secund povestise cealaltă croazieră şi… Un băiat cu ochi albaştri, solid, săritor, fumător şi excelent muncitor. Inginerii se înţeleg vorbind eliptico-tehnic, don Walter cuprins de entuziasm tip Murfatlar a dat o gaură în chilă unde nu trebuia; Jean şi-a terminat electrica, avem şi o splendoare de acumulatori, sirena ne sparge timpanele, generatorul mai mult nu porneşte dar inginerul ne asigură că este o încăpăţânare de moment; iar logodnica lui, cuminte şi răbdătoare priveşte haosul cu ochii resemnării.

— Gata! Când mă întorc să găsesc totul O.K!

— Fără grijă! Drum bun!

Băieţii rămân să termine ce mai este de terminat. De fapt, per total, suntem spre final. Constat din nou solidaritatea celor din Tomis.

Regret că pitorescul nea Gogu îşi ia ambarcaţia şi o duce la ghiol. Constat din nou că un echipaj de croazieră trebuie să numere măcar un bun tehnician, cu o pricepere largă, de la motoare în doi timpi la electricitate cel puţin. Mai constat că şi această croazieră este rodul unor bunăvoinţe colective; al unui cerc de entuziaşti dezinteresaţi şi că, „*Hai-Hui 2*" reprezintă acum materializarea unui vis, având obligaţia să ţină la catarg flamura permanenţei acestuia.

S-ar putea imputa autorului faptul că, ajuns la această pagină, încă n-a luat largul.

I Ar fi o imputare superfluă.

De fapt croaziera a început de la prima pagină a acestei cărţi. Am pasageri pentru Bucureşti. Gaby, soţia lui Longin şi meşterul Walter… Ca în destui ani, am ratat şi anul acesta să sărbătorim, fie şi în doi, ziua soţiei mele. De fapt, o recunoaştere. De fapt un omagiu. Pentru tot ceea ce înseamnă nu numai în simbol şi ideal. În realitatea dură şi hărţuitoare de fiecare zi. Mereu spun „la anul". Sau „Mâine"… De ce niciodată „astăzi"?! Sunt plin de remuşcări şi de-o infinită tandreţe, astfel încât descinzând gen trombă la Grădiştea, prima întrebare este dacă toată lumea are bagajele făcute şi stă pe picior de plecare. Ratez. Bunele mele intenţii se sabordează. Ce ne-am face dacă ele n-ar înţelege neîndemânările noastre?

Luni 30 iunie Angela ne depune pe cheul portului Tomis. Doctorul cu alpinistul au aruncat pe opera vie zeci de găleţi cu apă, să păstreze umedă pitura antivegetativă. În plus, alpinistul a dormit la iaht, făcând acelaşi sport peste noapte. Zi febrilă. Nelu Ţinea şi cei de la „Electrica" sunt prezenţi. Automacaraua vine la ora fixată. Lăcuit, cu puntea îmbibată cu ulei de in şi apoi lăcuită, pitură şi antivegetativ pe opera vie, balcoanele piturate în alb, adaosul de chilă montat, plus copastii la puntea prova şi ţintebine între balcon şi cabină, „*Hai-Hui 2*" prins în chingi arată festiv şi încurajator. Manevra de lansare este condusă de nea Nicu Calcan. În clipa când macaraua saltă iahtul de pe cavalet, doctorul şi alpinistul înarmaţi cu pensule şi cutii de antivegetativ se reped şi piturează rapid părţile cu care iahtul s-a sprijinit pe cavalet. A fost o întreagă manevră de cricuri şi abilitate atunci când Teodor Asimil cu băieţii lui au ridicat iahtul să pitureze locurile neatinse de noi cu pensula. Emoţia când braţul macaralei se roteşte şi „*Hai-Hui 2K se* află suspendat deasupra apei. Apoi cuvenitele plăceri. Chila atinge fundul şi

desigur iahtul face apă, ca orice navă din lemn care se respectă. Din nou doctorul şi alpinistul la hamalâc. Se scoate apa cu găleata din plastic.

— Ritm rapid. Haide, doctore! Altfel ne ducem la fund!

Doctorul a mai văzut vapoare şi apă. Acolo pe pescador, apa nu intra printre tăbliile bordajului; dar ce s-o fi petrecând în sufletul alpinistului? Toată lumea este de acord… Se va umfla. Până atunci, la găleată. O zi şi o noapte. Două zile şi două nopţi. „*Vive le yachtâng*" va striga alpinistul la a o sută găleată deversată peste bord, semn că abia de la acea cifră în sus va fi posedat de umor, trăsătură de caracter care-l va părăsi subit după eşuajul de la cap Karakova. Până atunci, pe furtună sau în calm plat, în momentele cele mai grele sau cele mai ridicole, vom auzi mereu acest „*vive le yachting*" venit de la alpinistul care se va fi întrebat de o mie de ori ce dracului caută pe bărcuţa asta cu pânze când munţii… Ah, munţii!

Nea Nicu Calcan conduce operaţia de ridicare a catargului. N-am mai avut vreme să modificăm talpa şi să facem alte buloane de fixare, prevăzute cu piuliţe şi asigurate cu contrapiuiiţe. Odată catargul pus la post constatăm cu el

Infinită bucurie două lucruri înveselitoare şi anume:

— Straiul prova a fost montat la pupa, în consecinţă toate carabinierele focului sunt la pupa, deci inutilizabile.

— Straiul pupa este montat la prova, deci nu avem carabiniere pentru învergat focul.

— Una din fungi a fost armată invers.

Există două soluţii pentru a remedia chestia cu funga. Straiurile, adio! Ori dăm jos catargul, lucru dificil cu forfota din port şi valurile stârnite de această foiala, ori…

— Inginerule, spun duios… Eşti alpinist! N-ai vrea cumva să te cocoţi în vârful catargului?!

Inginerul măsoară din ochi cei nouă metri de catarg oscilant. Nea Nicu Calcan îi spune că totul va merge strună, cu un nod de scaun la funga randei şi că-l va ridica şi asigura perfect. Alpinistul consimte. Spectacolul este de prima mână. Ingeniozitatea marinărească a găsit soluţia acestui impas şi prin forţa şi îndemânarea vechiului velist, combinate cu tehnica alpinistului, lucrul se rezolvă văzând cu ochii. Nea Nicu Calcan îl trage şi asigură la tachet, alpinistul ajunge la crucetă, apoi în vârful catargului unde schimbă sensul fungii. Bravo! Băiatul îmi devine drag. A nimerit din Ploieşti drept pe un iaht, i s-au cerut o mie de

lucruri sâcâitoare şi acum, tam-nisam a fost invitat duios să se cocoaţe la 9 metri oscilanţi, pe un catarg cât braţul. A făcut totul fără niciun moft. În plus strigă vesel „*Vive le yachting*!" Se pare că am un echipaj excelent. De ce n-aş striga la fel de vesel: „*Vive le yachting*"!?!

SUS VELELE!

Ca formula „*Vive le yachting*" să fie fiabilă, este necesar ca mai întâi de toate instrumentul iahtingului iahtul, să fie pus la punct până în cel mai mic amănunt. Recunosc că experienţa primei croaziere a adus multe îmbunătăţiri la bord şi că alte multe idei de îmbunătăţire au rămas în stadiul dorinţelor şi al necesităţii, fără să se materializeze. Este dificil să găseşti meşterul care să se dedice confecţionării şi montării a o mie de repere metalice, din lemn, plastic şi cordaje; skipperul este în afara problemei, singurul care putea face câte ceva şi care a făcut realmente câteva piese a fost ing interul-secund, ajutat de Walter.

Cu toate că *marţi 1 iulie* ziua hotărâtă să ridicăm velele iahtul face încă apă din belşug şi, după un consult tehnic, mă hotărăsc să-l ridic pe cavalet pentru a descoperi gaura de apă, suntem aproape gata cu esenţialul. Nea Nicu Calcan a astupat cu stupă locul din pupa babord pe unde gâlgâia apa. Presiunea a aruncat stupă dintre filele bordajului. Inginerul Asimil spune că acolo iahtul a stat sprijinit pe cavalet în mod inegal şi s-a forţat o filă din opera vie. Nea Ion Nanu responsabil al punctului de pescari sportivi, zice să las iahtul în pace. Garantează că în douăsprezece ore nu mai intră un strop de apă. Stejarul se umflă mai greu. Să amânăm plecarea cu o zi. S-ar putea să aibă dreptate. Renunţ la ideea scosului pe cavalet, până mâine. Oferim lemnului timpul normal de lucru. Lestul modificat urmează să-şi dovedească eficienţa în marş cu vânt strâns. Dintr-o dragoste exagerată pentru frumuseţea lemnului de stejar, n-am acceptat, să chituim opera moartă şi s-o piturăm în albul imaculat de rigoare. Făcând-o, eliminam câteva zeci de căldări de apă infiltrate printre file.

N-am reuşit să astupăm canelurile dintre filele punţii, contând doar pe infiltraţiile de ulei de in şi lac. Pe aici deferlanţii şi valurile care vor încăleca prova vor ţârâi şuviţe subţiri de apă; spre disperarea alpinistului. N-am reuşit să izolăm locurile de încastrare ale spiraiurilor prova* Vor fi locurile cele mai nenorocite pe unde vom avea scurgeri suculente de apă în interior. Lăcrimarele fixate la încastrarea cabinei cu

puntea vor fi doar parţial eficiente. Capitolul etanşeitate n-a fost rezolvat, cu toate că peste placajul tuturor spiraiurilor am aplicat plăci de aluminium, dovedite ulterior ineficiente, grele şi acumulatoare de căldură. Inginerul-secund a confecţionat un sistem simplu de blocare a pisicii de la şcota randei, sistem eficient care m-a scutit de mizeria culisărilor periculoase în cazuri de ampanare, uşurând cartul în derivă, în calm plat şi hulă. Montând straiurile invers, ne-am eliminat uşurarea manevrelor la focuri. Sistemul cu chei de împreunare imaginat de Nicolae Calcan a rezolvat chestiunea doar parţial. Focurile sunt velele esenţiale ale unui iaht armat în sloop, ca urmare manevra lor trebuie să fie uşoară, simplă, rapidă şi sigură. Şi aici am realizat o îmbunătăţire doar parţială. Am cedat din nou comodităţii inginerului-secund şi n-am insistat să se confecţioneze baiere de terţarolă la randă, mulţumindu-mă cu cele vechi, montate pe ultimul rând al ochiurilor de cioară, cu dimensiuni meschine, greu de înnodat şi deznodat. Am făcut rău, chinuindu-mă câineşte cu ele, când am rămas la bord numai cu doctorul. După cum am făcut mizerabil ori de câte ori am abdicat de la realizarea evidenţei până la cel mai mic amănunt, dând câştig de cauză comodităţii mele şi a echipajului, ca şi dublului meu, samariteanul zaharisit şi stupid, aflat la bord să încurce skipperul, tip despre care am vorbit la începutul acestor mărturisiri. Elementul motor al iahtului, greementul, se prezintă îmbunătăţit în materie de vele. Catargul, opera lui Iacob, este impecabil; talpa catargului în schimb este meschină şi prezintă o siguranţă relativă. Întinzătoarele nu au contrapiuliţe şi se pot slăbi, necesitând o supraveghere continuă, mai ales când iahtul rulează pe valuri. În materie de navigaţie, am de executat patru traversade la estimă.

Marea Neagră – dublu sens şi Marea Marmara. Compasul nu se poate compensa; erorile lui nu sunt trecute pe o fişă a deviaţiilor; iar alidada n-a mai fost montată din lipsă de timp. Aici nu suntem cu nimic superiori polinezienilor, lui Columb-sau a navigatorilor din secolele mai îndepărtate, decât dacă socotim prezenţa lochului totalizator de mile, drept pandantul compasului de navigaţie. Gresat cu o vaselină grafitată, lochul se va simţi atât de vesel şi zglobiu, încât va alerga mai repede decât viteza reală, ispravă care, dându-mi bătaie de cap suplimentară, nu-mi va greşi prea mult calculele de navigaţie. Deci rămân la formula: navigaţie estimată şi implicit costieră, când va fi cazul. Am pregătit pe fişe drumul Tomis-Izmir, am hărţii e şi instrumentarul de lucru necesar.

Inginerii îmi garantează buna funcţionare a motorului auxiliar; luminilor de drum şi a celor din interior. Rezerva de apă ne ajunge pentru 10 zile de mare. Alimentele pentru 45 de zile. Stela a preluat operaţia: aprovizionare, grupând eforturile echipei feminine care este alături de noi, cu o eficienţă evidentă. Fetele fac târguielile, ele ţin legătura cu exteriorul 1 ele ne alimentează, ele găsesc mereu un ultim lucru de cumpărat, ele descoperă goluri noi în frontul pregătirilor de plecare. Inginerul-secund şi-a adus părinţii şi logodnica. Există la mama lui, pentru care am o simpatie veche, un fel de adoraţie totală. L-a crescut greu, muncind fără niciun menajament pentru ea şi are certitudinea că centrul universului este fiul ei. De fapt este în adevăr centrul propriului ei univers. Această dragoste totală, acele conversaţii între patru ochi, când mă întreabă tainic dacă este adevărat că tot ce ţine de acest drum nu se rezolvă integral de fiul ei şi nu emană de la fiul ei, mă înspăimnată şi mă incintă în acelaşi timp, făcându-mă să înţeleg mai exact infatuarea şi convingerea fiului că este cu adevărat centrul universului… Probabil că, dacă mama i-ar fi pus în faţă oglinda adevărului, secundul n-ar fi dezertat de la post, problema trece direct în tezele de sociologie şi cum nu toţi ne naştem din mame spartane, cum moraliştii noştri şi sociologii sunt fascinaţi de aspectele globale ale vieţii cetăţii şi neglijează unitatea ei de bază, adevărul acesta dureros al complicităţii familiale rămâne o problemă deschisă, deocamdată fără tangenţă cu pregătirile de plecare.

Manuela, fiica doctorului, şi-a făcut prieteni din Horia şi Voica. Chiulesc la plajă şi gravul Horia îi face confidenţe. Ah, Eva! Soţia alpinistului a cusut o perdea care să despartă postul prova de careu. Avem în jur o armată de sprijinitori şi prieteni. Cerul senin, marea albastră, frigurile plecării îmi dau bice. Raţiunea şi prudenţa numără orele necesare stejarului să treacă la condiţia de operă vie. După-masă facem o vizită împreună cu prietenul nostru căpitanul locotenent Buta la *„Corsarul 1*, superbul jawl care a înghiţit două existenţe: aceea a inginerului Mierloiu şi a soţiei sale. Îmi este o ciudă adâncă pe bazărd şi-mi vine să-l sugrum pe inginer. Dacă ne-am fi cunoscut acum cinci ani, *Circumterra* era un lucru de domeniul amintirii. *„Corsarul"* putea fi construit de la bun început în acest sens. Inginerul nu s-ar fi irosit într-o muncă de ocnaş care a construit o navă cvasi-inutilă la Marea Neagră; iar eu aş fi găsit partenerul cu care să-mi satisfac orgoliul de a considera Oceanul Planetar ca pe singurul univers care mi se potriveşte. Drept

răzbunare, cu un cinism lueid, flagelez gazdele, le arăt defectele la amenajări interioare, agit ideea unei asociaţii care să facă din „*Corsarul*”, iahtul circumnavigaţiei, Doctorul îmi face semne prin care-mi cere să renunţ la filipică. Nu renunţ. „*Corsaru* îmi place, eu toată forma lui mai puţin modernă. De acum, din secunda asta aş trece cu Piratul cum îşi spune inginerul Mierloiu, la realizarea interioarelor pentru a pregăti „*Corsarul*”de drum.

— Dacă ne-am fi cunoscut acum cinci ani, spune alb, Piratul.

— Dacă, replic şi-mi vine din nou să-l sugrum.

Revenim la „*Hai-Hui 2*”. Inginerul îi fixează motorul. Apa a încetat să mai intre în pârâiaşe. Abia o supura ţie lentă. Nea Ion Nanu a avut dreptate. Spre seară echipajul este la bord. Dincolo de a-cvatoriu, familiile reunite. Dau la posturile de plecare. Se porneşte şi încălzeşte motorul. Cu ifose, cu scârţuri, motorul îşi revine la normal.

— Mola pupa! Doctorul recuperează parâma.

— Mola prova. Alpinistul ne dezleagă de la geamandură.

— Motorul la jumătate! Inginerul secund accelerează uşor. Glisăm lin pe apa lucie a portului. Acostăm la cheul unde nea Vasile îşi are legate bărcile şi hidrobicicletele. Stela a lăsat copiii la familia Asimil. Voica are febră. O voi afla la sosirea din croazieră. Astă seară rămâne la bord. Dau liber echipajului până mâine la orele 07.00. Până la miezul nopţii rămâne de vardie alpinistul pe care-l voi schimba dublat de Stela. Noaptea dinaintea plecării vreau s-o doarmă la bord. Astăzi s-au încheiat listele cu cumpărături şi contabilitatea ţinută de Stela în Jurnalul de bord îşi arată eficienţa. Mâine se aduc la iaht ultimele pachete. Cu tot regimentul meu suntem oaspeţii familiei Asimil. Cad din picioare de oboseală. O baie fierbinte mă remontează. La orele 24 inginerul mă duce împreună cu Stela la iaht.

Copiii continuă să-şi doarmă somnul liniştit şi împăcat. Rămân cu Stela sub adierea caldă a brizei de noapte. Pentru ea microuniversul acesta din lemn îngust şi scund, veşnic legănător, înţesat de parâme, şcote, vele, ustensile de bucătărie şi echipament, căptuşit cu aparatură care nu-i spune nimic este pe cât de neînţeles, pe atât de ostil. „*Hai-Hui 2*” s-a transformat într-un inamic personal. În viziunea ei, ar fi jucat rolul confortabil de popas la mare, cel mult de iaht de agrement pentru câteva ore petrecute nu departe de coastă. De când „*Hai-Hui-2 a* năzuieşte aventura marină, ţese împotriva lui un păienjeniş abil de intrigi care folosesc toate resursele unei imaginaţii fecunde, dublată de veşnica

viclenie a femeii. Totul într-o argumentare fără reproş.

Starea precară a bugetului s-ar ameliora brusc prin vânzarea susamintitului obiect incomod, sursă a disputelor de principiu. De la economia familială ajungem în domeniul eticii, moralei şi echităţii. Aici mă zdrobeşte, găsindu-mă fără argumente tocmai pe terenul de luptă al propriei mele profesii. În ce chip şi cum fac echitabilă viaţa în doi, când de la începutul vacanţei o şterg pe mare, lăsându-i pe umeri toată povara casei şi a copiilor, plus grija rătăcitorului pe ape?! De ce n-ar fi valabilă reciproca? Să rămân eu acasă şi să plece ea într-un voiaj de-o lună, condiţiilor precare pe care le oferă „*Hai-Hui 2*" preferându-le pe cele confortabile oferite de O.N.T?! Concede că putem face voiajul O.N.T. în doi… Argumentele sunt solide. Flamura echităţii conjugale este ţinută în mâini ferme. Ciocanul de foc face breşe adânci în apărare. Şi dacă?… Cine-mi dă dreptul? Copiii? Viitorul? Sunt silit să lupt în încercuire. Pe urmă lacrimile. Fac figură de prizonier, de învins, de ispăşit şi câştigând secundă după secundă, caut fisura pe unde să-mi strecor spre larg măcar duhul!… Dulcile lacrimi femeieşti. Viclenele lacrimi femeieşti… Nu se ştie când găsesc zăbreaua cea mai slab încastrată în zidul fortăreţei. De aici încolo este vorba de răbdare, perseverenţă şi timp. Ca şi de masca numărul 2 „Impenetrabilul skipper R.T". Când mi-am scos trupele din încercuire, Stela redevine Secundul. Îşi asumă o parte importantă din pregătirile de plecare. Participarea ei devine solară şi de bun augur. Principiul armoniei îşi găseşte punctele de sprijin şi argumentele". Preluând visul, îl transformă în acţiune. Acţiunea, cadrul care ne defineşte pe amândoi. Acţiunea comună, conjugată pe aceleaşi obiective. Evadăm din domeniul dubiului şi al echităţii absolute, în spaţiul fecund al aspiraţiei. Al scopului. De aici încolo skipperul este liber să se afişeze cu pipa, tricoul de marinar, să-şi scoată de la frigider rezerva de bicepşi şi răbdarea pusă la congelat. Este surprinzătoare schimbarea bruscă de umoare la secundul Stela şi la skipper. Până în noaptea asta cu nave legate la cheu, cu ţipete scâncite de pescăruşi, cu luminile portului lunecând tremurat pe apă, până în noaptea asta cu arome grele de iod şi val, de piatră încinsă şi cer înstelat, certitudinea a fost a bărbatului şi dubiul înfricoşat al femeii. Iată că din clipa în care „*Hai-Hui 2*" îi învăluie în vis, legănându-i uşor, din clipa în care noaptea îşi insinuează întunericul catifelat între ieri şi mâine, spaţiu imens bântuit de toate spaimele şi întrebările lor, femeia eliberată de incertitudine s-a abandonat somnului profund, eliberator şi bărbatul,

treaz pe cuşeta legănătoare se lasă bântuit de dubiu. Oricât ar apela la raţiunea d'Artagnan-Matamores, la raţiunea eliberatoare şi compensatoare a somnului, acesta nu vine nici atunci când chemarea se face yoghinic prin reglarea ciclului respiraţiei. Noaptea se încarcă de electricitate şi remuşcări. De disperarea despărţirii. Viitorul apropiat pare absurd. Inutilul îşi fâlfâie poalele în careu. Imaginaţia handicapată de acţiunea dură a pregătirilor îşi eliberează monştrii în timpul fără timp punctat de respiraţia uşoară a femeii. Ah, laşitatea care te scoate pe puntea umezită de rouă sub pretextul că cercetezi constelaţiile, vântul şi marea. Ca şi când, nu ţi-ai fi asumat liber riscul de a rămâne lucid, cu toate consecinţele ce derivă.

Miercuri 2 iulie, ziua plecării. Mă scol de la 04.00. Ştiu că mai sunt de făcut o mie de lucruri. De pus la punct altă mie. Prima grijă: santina. Scot 5 litri de apă. O găleată mică din plastic. Excelent. Îmi cunosc iahtul. Peste două zile santina va fi cvasiuscată. Programul este făcut pe ore şi minute. Sper ca echipajul să nu întârzie. Asta mi-ar da peste cap toată planificarea. Aici este locul unei paranteze profesionale şi psihologice. Toată tevatura pregătirilor se reflectă diferenţiat asupra celui care deţine responsabilitatea totală şi a celor care au responsabilităţi parţiale. Atunci când echipajul de iahting nu doarme la bord, petrecându-şi noaptea dinaintea plecării cu cei dragi, prima lui obligaţie morală funcţie de care se judecă ziua startului, este prezenţa la bord la ora fixată. Dinamica ultimilor pregătiri, punerea în mişcare a angrenajului rolurilor de echipaj, optimizarea eforturilor, ţine de această oră fixă. Întârzierile atrag inconveniente imprevizibile. Cel dintâi şi previzibil este punerea skipperului sub presiune. La ora 06.30 Stela este luată de inginerul Asimil şi dusă la copii, îmi rămân 30 de minute să-mi calculez drumul compas pe două variante, Constanţa-Bosfor şi Tomis-Oap Caliacra-Bosf or; să mă bărbieresc şi să-mi aranjez hărţile în ordinea Masirii lor. Am anunţat prietenilor, susţinătorilor şi autorităţilor ora probabilă a ridicării velelor. 10.00. Între 06.50 – 06.53 fac ultimul control al iahtului şi al pregătirilor de plecare. Am pe fişe studiul amănunţit al drumului sub toate aspectele: hidroclimatic, meteo, regimul vânt urilor dominante, anomalii magnetice, influenţa coastelor, porturi de ajutor, ancora je şi golfuri, formalităţi vamale, porturi unde se fac aceste formalităţi în Turcia şi Grecia, cursul valutar. Acest complex de date, mi-a determinat opţiunea în alegerea drumului

şi anume: contez pe o traversadă rapidă fără escală a Mării Negre, traversadă care este compusă din două etape: Tomis-Cap Caliacra, costier; Cap-Caliacra-Bosfor navigaţie estimată. Sper ca cei doi membri de echipaj noi, doctorul şi alpinistul, să se amarinizeze uşor, cu atât mai mult cu cât doctorul a navigat un an de zile pe traulerul „*Constanţa*". În Marea Marmara voi beneficia de ramura extrem vestică a musonului şi de vântul regulat de N.E.; iar în Egee de vestitul şi durul Meltemi. Am notate toate insulele care au comun fenomenul periculos al tramontanelor, prăbuşiri de „mase de aer din vârfurile munţilor spre suprafaţa mării. Prima parte a croazierei nu pune probleme deosebite decât în Marea Neagră, unde vânturile bat neregulat. Din Marmara la Izmir şi poate Rodos, am vânturi portante şi de la travers. Cu pescajul relativ mic al iahtului pot să-mi asigur „Piciorul pilotului", adică cei 50 centimetri de apă sub chilă, în majoritatea porturilor fixate pentru escală. Tragedia de la Fastnet din 1979, una din cele mai cumplite care a îndoliat vreodată cursa-croazieră mondială, m-a obligat să fac o analiză profundă a capitolului numit „protecţia meteorologică" a croazierei. Participanţii la regată, skipperi comandând echipaje încercate şi iahturi oceanice sau de navigaţie de larg bine utilate cu aparatură de navigaţie şi-au trecut protecţia meteo pe seama celui mai puternic ordinator din lume „*Cray-One*" instalat la Reading în Anglia, deci în zona geografică a regatei, ordinator finanţat de 27 de state europene, capabil să înghită şi să prelucreze în fiecare seară mai multe miliarde de informaţii. Buletinele meteo emise după datele prelucrate de „*Cray-One*" erau decriptate de susţinătorii echipajelor şi prin radio-receptoarele de bord aduse la cunoştinţa navigatorilor şi skipperilor. Aceştia s-au dispensat de vechiul şfr bunul obicei al marinarilor de odinioară de a cerceta semnele schimbării vremii după barometru, nori şi culoarea mării. Depresiunea formată la 12 august în sudul Groenlandei l-a surprins pe „*Cray-One*" şi, odată cu el, echipajele încrezătoare în capacitatea lui monstruoasă de a prelucra miliardele de informaţii venite de la sateliţi, nave, staţii meteo şi aeronave. În consecinţă „*Cray-One*" n-a dat alarma. Furtuna a surprins echipajele în larg, tragedia s-a consumat cu toată intervenţia masivă a navelor şi elicopterelor. De aici obligaţia asigurării protecţiei meteo cu mijloacele bordului, cu atât mai mult cu cât demagogul acela stupid la care apelasem pentru radiotelefon ne-a Upsât de ori ce legătură radio. Am confecţionat pentru uzul echipajului un *Caiet de Previziune Meteo*, în

care se vor trece toate datele meteo consemnate obligatoriu de fiecare cart. De la direcţia şi viteza vântului, la ora şi minutul apariţiei celor dintâi cirrostraţi, la culoarea soarelui în amurg sau la răsărit, de la culoarea lunii, la halo şi culoarea cerului. Obligatoriu, din 4 în 4 ore, indicaţiile termobarametru-lui. Sper să pot prevedea apariţia fronturilor de furtună şi în general schimbarea vremii cu cel puţin 12 ere ca fenomenul să se producă. Timp suficient să-mi iau un minimum de măsuri preventive. *Caietul de Cart* şi *Jurnalul de Bord* completează documentele care-mi prezintă – situaţia iahtului, a mării, a cerului, a echipajului, sinteza evenimentelor spaţiului geografic şi a celui spiritual cărora le aparţinem Nu mi-am redactat un plan de drum şi unul de aterteaje, cu toate că eram posesorul unei documentaţii complexe care mi-ar fi îngăduit această pregătire strategică îndeobşte ţinută la zi de navigatorii scrupuloşi. La veliere intervine mereu imprevizibilul numit vânt, funcţie de care se fac aterisajele şi intrările în porturi. Planul de drum este alcătuit mental, ţine cont de vânturile dominante şi în Egee de sfaturile navigatorilor cu vele, charter sau skipperi-sondă care au stabilit sensul croazierelor: de la NE spre S.SE şi întoarcerea spre V.NV, Mijloacele de manevră, de combaterea incendiilor şi astuparea găurii de apă sunt la post. lini lipseşte o anexă de legătură cu uscatul când stăm la ancoră, şi o barcă pneumatică sau o plută de salvare. Arborada a fost verificată de la capelatură la talpa catargului. De a semenea cârma, luminile de drum, motorul auxiliar, sirena, aparatura de navigaţie. Cambuza a fost făcută la grămadă; fără să se neglijeze esenţialul înıere, lămâi, ceai, cafea, salamuri de Sibiu, pesmeţi, fructe deshidratate, sucuri. Astăzi ambarcăm conservele. Mi-am luat măsuri pentru a evita două din pericolele principale: om la apă şi incendiu la bord. Pentru om la apă am stabilit ca obligatoriu portul centurii de siguranţă pe timp de noapte şi pe furtună. Incendiul îl prevenim prin amplasarea canistrelor de benzină la puntea pupa, departe de orice sursă de scânteie, prin folosirea aragazului cu arzător încorporat, fără racorduri care să scape gazul şi prin interzicerea fumatului la bord. Rămâne al treilea pericol mortal: abordajul. Statisticile *Llovă*. spun că trei nave de peste 500 t. se abodează ă zilnic în lume. Iau hotărârea înţeleaptă să mă exclud din statisticile *Lloyd*-ului dublând prevederea şi prudenţa, pentru a suplini imprudenţa şi neglijenţa acelor *navigatroces vulgaris* care populează cvasiepave cu echipaje imbecile, comandate de alcoolici inveteraţi, Pentru asta am stabilit carturi duble noaptea, şef de cart şi timonier

fiind ori inginerul-secund, ori skipperul, dublaţi de alpinist, ori doctor. Timonierul se ocupă de navigaţie, vele şi observare, dublura având rol principal observarea mării, a traficului şi ajutor la manevi-a velelor, în orice situaţie dubioasă, cartul are obligaţia să trezească skipperul şi să-l cheme în cockpit. împotriva evidenţei şi a experienţei croazierelor din 1978, din lipsă de spaţiu pentru cambuză, am hotărât să stocăm o parte din conserve în santină cu riscul de a ridica nivelul infiltraţiilor, lăsând un spaţiu liber la cuplul maistru pentru a scoate apa cu ispolul, de fapt o cană din tablă extrem de eficientă. Inginerul secund a făcut o echilibrare aproximativă a încărcăturii, însă doctorul susţine că iahtul este uşor canarisit în babord, bordul unde sunt stocate canistrele de apă. Este ora 06.59 minute şi 30 secunde, sunt bărbierit şi am arborat ţinuta de bord, pantalon scurt, tricou marinar, caschetă cu coafă albă, pantof alb. Iahtingul înseamnă şi prezentare. Per total echipajul mi se pare excelent. A dovedit-o la treabă. Inventiv, priceput, harnic, plin de zel, cu umor suculent, conştient că „*Hai-Hui 2*" nu este nici pe departe atât de confortabil ca transatlanticul „*France*". Mi-am luat toate măsurile ca să-l apăr de umezeală şi frig, pretinzând fiecărui echipier să-şi aducă echipamentul corespunzător.

La 06.59 minute şi 59 secunde trag linie şi închei bilanţul la capitolul Pregătirea croazierei. Îmi vâr ochelarii în toc. Plin de avânt trec pe cheu având pe retină proiecţia propriei mele dorinţe: echipajul braţ la braţ coborând panta falezei, plin de entuziasm, frenezie şi dor de larg.

Ne-am potrivit ceasornicele aseară: al meu arată ora 07 şi 10 secunde, nici urmă de echipaj, imaginea falsă mi se şterge de pe retină şi simt efectiv cum mă electrocutează un fel de spasm care probabil a deschis o valvă prin care un compresor neştiut începe să-mi facă presiune interioară.

La 07 şi 5 minute încerc să mă decomprim, căscând gura ca peştii scoşi pe uscat. La 07 şi 6 minute ajung la concluzia că am de-a face cu nişte tembeli, oameni fără conştiinţa momentului, stupizi şi lipsiţi de educaţie. Cerul este senin, vântul bate vioi din S. SE, adică din prova, am arborat pavilionul naţional la straiul pupa şi ghidonul armatorului la crucetă, lista cu lucrările de terminat agăţată deasupra mesei de navigaţie mă mitraliază cu rafale scurte, îmi jur că-i trimit acasă cu riscul de a da dracului totul şi constat cu mâhnire că practic exerciţii care ar trebui să-mi aducă stăpânirea de sine şi calmul olimpian şi că… Minutele se scurg mizerabil. Încep să apară pescarii, marinarii de la diversele

nave, cască-gură, pescăruşii se ocărăsc pe acoperişuri, patrulez cu îndârjire între prova şi pupa ca la şi 10 minute să văd ceva ce seamănă a doctor, mascat după un vraf de pâini şi pungi, înaintând în derivă spre iaht.

…Târziu, apar inginerii, cu figuri angelice. Chestiunea mă depăşeşte. N-o pot înţelege. Mi se pare pur şi simplu scandalos să întârzii peste ora anunţată. Dar când faci parte din echipajul unui iaht care în două ore trebuie să ridice velele? Orice comentariu al faptului este de prisos. În aer şi pe mare sunt situaţii în care totul depinde de secundă, Eşti sau nu capabil să te sincronizezi cu secunda. Să te salvezi sau să pieri. Este un exerciţiu de a fi. Poate şi un exerciţiu de caracter. De demnitate. Nu pot trece peste el. Detest oaspeţii care se anunţă la o oră şi vin surâzători după ce şi-au aranjat toate treburile, la ore imprevizibile, stricându-mi ziua de muncă. Nu irosesc timpul nimănui şi nu accept ca cineva să mi-l irosească pe al meu. Probabil vorbim limbi deosebite. Mă miră inginerul-secund. Este milimetric, punctual şi ordonat. Secundele se precipită.

Prietenii noştri şi-au pus automobilele la dispoziţie pentru cursele de ultimă oră. Cheul s-a populat cu familiile venite să asiste la plecare. Micile incidente şi ciocniri inevitabil pricinuite mai ales de transformările subite suferite de inginer în clipa când joacă în public şi pentru public. Un fel de Fernando Magalhaes-Magellan ca aer, combinat cu un veşnic negativist. Ţine neapărat să-mi amplaseze la postul prova o canistră cu benzină – susţinut de tatăl lui. Am oroare de spectacol. Mai ales în asemenea situaţia. Rangul 1 Hârjan îmi şopteşte „sub niciun motiv la prova. Este şi firesc. Un incendiu la prova, ar devora tot iahtul. Canistra este coborâtă pe cheu şi dată în custodie. Apar conservele. Doi metri pătraţi pe cheu plini de cutii şi ambalaje.

— În cinci minute să dispară totul de aici, îi spun doctorului.

Se apucă de treabă cu alpinistul şi Manuela. „A dispărea" însemna după mine şi cele stabilite anterior, stocarea lor pe sorturi, accesibilitate, plan de cambuză.

Pe barba lui Neptun!

În vreme ce skipperul făcea conversaţie familiilor mute de emoţie, asculta comentariile rangului 1 Hârjan şi comandantului Costache, referitoare la curanţii şi contracurenţii din partea îngustă a strâmtorii Dardanele şi căpitanul-locotenent inginer Asimil îi dădea ultimele asigurări în legătură cu echilibrarea prin calcul a iahtului,

doctorul se străduia să încurce iremediabil raţiile alimentare, mărturisind *post festum* totul, cu un cinism vrednic de salamastră.

Skipperi!

Urmăriţi ambarcarea alimentelor, repartizarea, stocarea şi trecerea lor în Caietul de cambuză, cu ferocitate şi vigilenţă. Când sarcina revine unui brav discipol al lui Esculap, dublaţi-vă vigilenţa şi ferocitatea. Va fi în stârv să vă dea la masă meniuri compuse din sfilată fiartă în ulei de in cu garnitură din chei de împreunare, asortată cu seu de oaie şi vaselină grafitată… Gata! Secundul şi-a terminat pregătirile. Cheul s-a golit de conserve. Doctorul ajutat de copii aduce ultima canistră plină cu apă. Poftesc echipajul în careu. Iritat de permanentele sfaturi, contraziceri şi sugestii ale secundului, declar ritos că există două alternative în cazul când cineva va mai scoate o singură vorbă în timpul manevrei de plecare de la cheu şi ieşire din acvatoriu. Debarcarea sau echea de rezervă aplicată la moalele capului… Dau liber pe cheu, pentru rămas bun şi am proasta inspiraţie să invit la bord, pe rând, familiile echipajului pentru a vedea unde şi cum doarme fiecare echipier, unde mâncăm, în ce fel ne mişcăm. Lacrimi. Gesturi tandre. La aracu. Am greşit-o. Chestiunea devine melo şi Stela mă săpuneşte sever. Se face controlul vamal. Gata. O doamnă în vârstă, cu nepotul de mână, elev la *o* şcoală din cartierul meu unde avusesem o întâlnire cu pionierii, venită în vacanţă la mare, îmi dăruieşte un ciobănaş din lemn, în chip de *porte-bonheur*. Despărţirea de prietenii veniţi singuri sau cu soţiile să ne ureze drum bun. Despărţirea de ai noştri. Clipa de concentrare dure – roasă, stăpânită, lacrimile, spaimele nemărturisite sau mărturisite, copiii, sfâşierea care ne umanizează, apoi acel „nu vă temeţi, vi-i aduc înapoi”, îi văd mai mult decât limpede pe ai mei, îi văd profilaţi nu în spaţiul portului Tomis, îi văd în spaţiul şi timpul Grădiştei, în lumea fabuloasă care ne determină şi fixează, mă scot din priză, şi ordon ambarcarea. Din clipa asta rup conştient legăturile echipajului cu tot ce-i aparţinuse până acum. Veniţi din puncte cardinale deosebite, din sânul acestor oameni pe care-i văd cu o luciditate stranie, cei doi părinţi bătrâni şi logodnica taciturnă a secundului, Manuela, fiica doctorului, înlăcrimată, Stela şi copiii, prietenii, rangul 1 Hârjan cu soţia, Teodor Asimil şi comandantul Costache, maiorul doctor Băieşan, cel care mi-a fost atât de aproape în călătoria cu “*Mircea*”, Angela Balogh, toţi într-o perspectivă dintr-odată largă, îndepărtată, plină parcă de tăcere şi echipajul detaşându-se din această perspectivă impersonală acum, pentru a se regăsi în visul

devenit realitate şi a forma un cu totul alt organism uman, în cu totul alt spaţiu decât cel cunoscut şi familial.

Este necesar acest rămas bun pe cheu?

Aşa a fost de când navele au luat largul. De ce n-ar fi aşa, atâta vreme cât navele vor lua largul?…

Există o discreţie şi o decenţă a despărţirii.

Şi ordinul: – Sus velele!

START RATAT

Miercuri 2 iulie 1980 la orele 10.32 *„Hai-Hui 2"* se desprinde de cheul portului Tomis, cu vânt din S. SV având 4 m/s. Manevra se execută impecabil. Alpinistul la prova, doctorul aşezat pe scara careului fiind liber de la manevră, inginerul la pupa gata să intervină cu motorul. Tai acvatoriul, îmi stăpânesc tendinţa de a mă uita în siaj, acolo unde rămân ai mei, evit să stărui cu privirea pe feţele şi în ochii coechipierilor.

— Gata pentru volta sub vânt!

Am luat şcotele la mână. Pun cârma banda sub vânt. Filez randa. Pupa a ajuns în vânt.

— Fila focul!

— Schimbă ghiul!

— Schimbă focul

— Vira randa.

Splendid. *„Hai-Hui 2"* ascultă docil, Ceva s-a întâmplat în matematica echilibrării lui. Cârma este neutră, velele par mai rigide, iahtul mai ferm sub ele. Coco ne face semne, încă o voltă în capul nord vestic al acvatoriului şi dublăm rapid punctul grăniceresc, ieşind la marea libera.

Mulţumesc echipajului. N-a fost o vorbă la bord. Niciun gest inutil. Am evitat spectacolul degradant cu isterie şi învălmăşeală. Trimit echipajul să-şi schimbe ţinuta. Pe loch 908,2 Mm. Marea este montată. Vântul îmi impune să dublez navele din radă şi apoi să încerc o alură care să mă apropie de uscat, astfel încât navigând în volte să ţinem coasta până la Cap Caliacra. Cum vântul se menţine cu 4/5 metri pe secundă, inginerul şi alpinistul schimbă focul de drum cu genovezul numărul 2. Viteza iahtului creşte spectaculos. 5 noduri pe loch. Drum compas 90° să putem dubla navele la ancoră fără să ne foim printre ele. Nici n-am chef să stau în vederea celor de pe cheu multă vreme, spre a

le amplifica durerea şi a-i nelinişti cu priveliştea iahtului jucând pe valuri, sau eu cabina dispărând între crestele înspumate. Nu este o zi tocmai fericită pentru aclimatizare cu condiţiile vieţii de bord. Renunţ la carturi. Rămân la eche atâta vreme cât este necesar. Adică până când ne vom întoarce în vederea uscatului, stabilindu-ne durata şi drumurile compas pentru volte. După câte îmi cunosc iahtul, slabă nădejde să cobor spre Sud în volte scurte care ar obosi nava, greementul şi echipajul.

Prefer metoda drum lung în babord favorizat de vânt – vântul dă şi scurt în tribord în care vântul refuză. Inconvenient, îndepărtarea de coastă. Băieţii s-au echipat de drum. În larg este frig. Coasta şi Constanţa plutesc într-o pâclă străveziu-sidefie. Abia am putut să-mi arunc o privire spre şalupa *„Zenit”* ieşită în mare cu pasageri, care ne salută de rămas bun. Bordul în care vântul dă ne îndepărtează de uscat şi ceea ce devine neplăcut, ne îndepărtează de ortodromă. Ştiu că pe măsură ce vântul se va întări – tendinţa este evidentă şi vom lua valul şi vântul din sectorul prova, lucrurile la bord nu vor fi de fel strălucite. Examenul pe care ni-l impune marea din prima zi va fi dur şi în acelaşi timp edificator. Este ora 12.05, am dublat ultima navă la ancoră şi vin uşor în tribord, să strâng vântul la limită. Tot ce mi se permite este un drum de 115°, faţă de 180° cât ar trebui să ţinem la compas spre a dubla coasta. O socoteală mentală rapidă îmi indică 250° ca fiind drumul compas posibil de ţinut, pentru a veni la uscat. Asta înseamnă să pierdem o bună parte din milele câştigate pe 115°. Nu este încă momentul unei hotărâri definitive. Să ne ocupăm de echipajul adunat cioatcă în cockpit. Skipperul ţine, Gustând din plăcerile estivale oferite de Marea-Neagră şi-a îmbrăcat puloverul şi scurta de vânt matlasată şi mult încercată. Cu aerul că nu vede decât cerul, marea şi compasul, ciuleşte urechile şi urmăreşte gesturile şi expresiile echipajului. Exultă interior constatând la mare de gradul.3 şi cu vânt strâns, noile performanţe ale iahtului născute din calculele inginerului Asimit: *„Hai-Hui 2”* strânge vântul. până aproape la alura vânt de bulină, deriva s-a micşorat, stabilitatea a crescut, este echilibrat sub genovezul 2, deci dimensiunile acestuia sunt bune – trăiască nea Nicu Calcan – viteza este seducătoare. 6,5 noduri, astea toate umbrite uşor de faptul că se aude apa bolborosind în santină şi că atât puntea cât şi spiraiul prova au rămas la fel de neetanşe Secundul nu mai dă sfaturi şi indicaţii. A luat o culoare incertă, este abătut, dar lucid. Alpinistul nu are nici pe naiba. Retina lui de un albastru decolorat este învăluită într-

o umbră care disimulează. Se mişcă dezinvolt, coboară în cabină şi revine în cockpit fără nicio grimasă care ar anunţa răul de mare. Este evident, ar fuma sălbatic o ţigară. Doctoral tobă de iahting încearcă să aducă teoria la practică. Nu dă semnele prevestitoare ale răului de mare. Valurile bolborosesc, prova le taie abil, câte un pachet de apă înspumată deferlează peste puntea prova, încalecă rooful şi ne şficuie dintr-un bord, şi la 12.45 un cargou sumbru ne taie prova.

Am ieşit deci în drumul vapoarelor. La 13.05 se iveşte din valuri comanda metalică a vedetei de patrulare grănicereşti. *V.P. 21* care vine aproape şi, ca în toate întâlnirile lui „*Hai-Hui 2*" cu Vepe-urile, grănicerii marinari sunt la posturi, harnaşaţi cu vestele de salvare şi comandantul ne interpelează prin megafonul electric. Strig să fiu auzit, ni se urează drum bun, motoarele, rondou şi *V.P. 21* pune prova pe S.V., lăsând în pupa siajul plin de bule efervescente. Notez în Caietul de cart ora apariţiei capului de front 13.45 cirrostraţi. Pot strânge vântul cu încă 5°, ceea ce înseamnă că are tendinţa să se rotească spre vest. Nu este rău să se stabilizeze la travers. La 14.20 alpinistul scoate anemometrul Vântul atinge 7 metri pe secundă. O plăcere. Dacă n-ar trebui să facem volta, şi să luăm marea la două carturi dinaintea traversului. Să vedem o schimbare de focuri în plin dans. Cei doi ingineri trec la posturi. Alpinistul la prova. Secundul la catarg, Doctorul dispare în postul prova să aducă focul de furtună. Vreau să-l testez şi să urmăresc comportamentul iahtului sub focul de furtună şi randa fără terţarolă. Schimbarea velelor se face bine şi repede, La 16.10 pot ţine un drum compas de 250°, iar la 16, 56 unul de 235° ceea ce începe să devină rezonabil dacă marca nu s-ar monta şi dacă contactul iahtului cu valurile scurte n-ar fi atât de dur şi inconfortabil. Doctorul se chinuieşte să-şi îndeplinească rolul care-i revine. Ne hrăneşte cu pâine proaspătă şi salam de Sibiu. Cum coboară în cabină îşi schimbă culoarea. Cunosc cântecul.

— Mi-e rău, spune. secundul.

Dă peştilor ceea ce li se cuvine, icneşte şi dispare la cuşetă. Îşi pregătise acolo, din timp, o drăguţă găletcuşă albă din plastic pentru uz exclusiv. Alpinistul flecăreşte.

Stăm bine. Treaba a demarat. Începem să devenim echipaj. Secundul zace şi îşi varsă fierea, la intervale îi apare mâna ţinând găletuşa albă, careva din băieţi o ia, o goleşte în mare şi i-o restituie. Îi spun un „bravo" în gând. Ştia toate astea, mai trecuse prin ele şi uite-l

din nou la bord, luând totul de la capăt. Doctoral şi alpinistul fac pe rând corvoadă la scosul apei din santină. Bordajul nu s-a umflat, apa ciuruie printre file şi ei nu vor apă în santină. Excelent. Tandemul ţine la tăvăleală. Marea este plină de spumă şi vânt. Întrebarea care mi se pune acut este ce decizie iau pentru la noapte? Singurul care a mai pilotat-o pe „*Hai-Hui 2*" şi i-aş putea încredinţa echea şi velele pe o asemenea vreme este inginerul-secund. Răul de mare l-a scos din joc. Tandemul doctor-alpinist este şi el în afară. Doctorul n-a pus mâna în viaţa lui pe o eche, alpinistul mă îndoiesc că ştie acum, după primele lui şase ore de navigaţie, cam ce hram poartă aceasta la bord.

Cu vântul şi marea din prova, tandemul este şi el scos din joc, mai ales la noapte. Dacă rezist încă zece ore, intrăm la Mangalia, ne odihnim şi mâine reluăm. Dar dacă nu rezist? Totul depinde de ora şi punctul unde voi ceda. Dacă nu pot intra la Mangalia, volta şi prova pe Tomis. Cu vântul şi marea dinapoia traversului vom regăsi confortul unei navigaţii mult mai puţin dure, timpul de intrare în port se va scurta spectaculos şi mâine!…

Sub randă şi focul de furtună totul este O.K. Orele îşi pierd materialitatea. Ceva se schimbă adânc în orarul meu psihologic şi fiziologic. Timpul devine o referinţă matematică, un reper de calcul al punctului şi atât. Într-un fel am anulat timpul civil, în clipa când am fost obligat să anulez carturile, tredând într-o altă dimensiune a lui, măcar cosmică. Coordonatele acestui timp cosmic sunt mereu schimbătoare şi în continuă evoluţie, ele ţin de meteorologie, de evoluţia zonelor depresionare, de jocul izobarelor, de anticicloni, depind de vânt şi starea mării, cert îmi schimb condiţia, mă amarinizez. Dacă întregul echipaj era amarinizat şi format din velişti, sistemul orar regla doar viaţa la bord, fără să-i anuleze dimensiunea cosmică şi deschiderea spre timpul cosmic. Iată încă un risc de a forma echipaje din tereştri. Acela de a rămâne înţepenit la eche, cu posteriorul bătut de banchetă, şalele ancrasate şi răul de mare dându-ţi târcoale perfid, pândind ca oboseala, frigul şi umezeala să câştige primul asalt. Ora 18,55. De la uscat vine în zbor jos un hidroelicopter militar cu numărul 28. Piloţii coboară spre crestele valurilor evitând ca vântul elicii să ne cadă pe vele. Este un gest de solidaritate care-mi dă o senzaţie intraductibilă. Ne facem semne de recunoaştere şi amiciţie. Am pe loch 0936,6 Mm, ceea ce înseamnă că am parcurs în volte 28 de mile marine, care ar fi acoperit cu prisosinţă distanţa Tom is-Mangalia. Abia disting în piclă farul de la Tuzla. Suntem

pe drum de 6 ore şi 5 minute, timp în care am ajuns de la Tomis la Eforie Sud. Lamentabil. Vremea se demolează evident. S-ar putea ca odată cu lăsarea nopţii vântul să cadă sau să se rotească. Să aşteptăm, navigând. Să rezistăm, navigând. Aici skipperul comite una din greşelile psihologice şi de ordin tactic care-l costă mereu. Dacă nu şi-ar fi menajat secundul, câştiga noaptea şi nu rata startul. Atunci când a văzut că secundul nu vine să-l schimbe, trebuia să-l scoată din cuşetă şi să-l oblige la cart. S-ar fi odihnit şi după trei ore de somn, refăcut, putea să stea la eche toată noaptea. Samariteanul a făcut skipperul să rateze startul. Simt material cum se concentrează oboseala şi lipsa de somn a ultimilor zece zile. De câte ori nu-mi jurasem că nu mai plec la drum decât după două zile de odihnă deplină puse tampon între data terminării tuturor pregătirilor de plecare şi data ridicării velelor? Jocul formelor pentru paşaport practicat de inginer, aglomerarea tuturor treburilor în timp limită, amânările şi drumurile m-au suprasolicitat, suprasolicitându-l şi pe împricinatul care a cedat la primul contact dur cu marea. Suntem amândoi handicapaţi din pricina drumurilor obositoare Bucureşti-Constanţa, şi a nopţilor de stat la volan, de nesomn şi de nemâncare, autori inconştienţi ai demolării propriei noastre condiţii fizice. Orice argument cedează în faţa realităţii. Trebuie să rămân treaz şi stăpân pe mine până intrăm la Mangalia.

Amurgul se lasă opac, bântuit de vânt. În clipa când litoralul îşi aprinde luminile, îmi dau seama că suntem mult în largul Eforiei Sud şi că, păstrând alura în care navigăm, vom fi la travers Costineşti abia după miezul nopţii. Simt cum mă pătrunde frigul. Un frig umed care se infiltrează perfid în articulaţii şi fibrele muşchilor. Stau de peste zece ore la eche. Îmi supraveghez ca printr-o magmă pulveriscentă de cloroform reacţiile din ce în ce mai stupide, scăpate de sub controlul unic. Gestul necontrolat şi nearticulat, o pâclă pe creier amortizând şocul senzaţiilor, prelucrarea lentă, amorfă, rutinieră a datelor exterioare, fără concluzii şi soluţii, într-o lentoare nesfârşită şi într-o indiferenţă totală, sună alarma. Organismul robust, antrenat la efort, programat riguros la uscat pe un orar eficient, îşi cere dreptul la somn, împlinesc douăsprezece ore de când stau la eche. Gata. Primul semn al anarhiei interioare face breşă răului de mare. Dau peştilor, peste bord, tributul ce li se cuvine. A continua împotriva vântului şi valului, o prostie. Singura măsură înţeleaptă: întoarcerea ia Tomis. Dacă pot dormi 45 minute, mă limpezesc şi-mi revin. Pentru asta cei valizi la

bord, indiferent că n-au pus mâna în viaţa lor pe eche, trebuie s-o facă acum. Examenul va fi dur. Vomit fiere. Să creez tandemului doctor-alpinist condiţii optime de navigaţie. Discursul prin care-i moralizez este întrerupt indecent de icneli neprotocolare. Indecenţa faptului nud ţine aici de obişnuit. Sau va trebui să ţină… Se întâmplă de 12 ore o erodare a jocului cu măşti practicat acolo, departe, dincolo de spaţiul plin cu noapte, vânt şi pulbere lichidă mirosind a iod, unde se văd salbele de lumini ale confortului terestru. Ţin un discurs militar asupra situaţiei şi deciziei ce decurge din această situaţie.

Ne întoarcem la Tomis. Fac volta. Potrivesc velele. Tot chinul de la bord se transformă în deliciu. Cu vântul şi marea din sectorul pupa, *„Hai-Hui 2”* zboară cu 8 noduri, unduind graţios pe valuri. Ştiu că am nevoie de odihnă, intrarea în portul Tomis nu este tocmai o bagatelă pe asemenea vreme şi hotărăsc să-l trec pe doctor la eche şi pe alpinist să-l secondeze. Oricum, doctorul are măcar o cultură teoretică a iahtingului, Este vădit emoţionat când îi trec echea.

…Când mi-a cumpărat prima bicicletă, tata m-a urcat în şa, mi-a făcut vânt, lăsând restul pe seama fricii mele de a nu cădea. În vreme ce doctorul se şi simţea nimbat cu aureola de sfinţişor nautic, întins pe cuşetă, muncind din greu să-mi stăpânesc măruntaiele ajunse în anarhie totală, apreciez că deocamdată nu este niciun pericol dacă doctorul ţine prova aşa cum i-am fixat-o. Repere la uscat berechet. Repere pe mare mai multe decât trebuie. Suntem între drumul vapoarelor şi uscat, singurul pericol de abordaj venind de la navele care fac drum Constanţa-Mangalia. Pe navele militare veghea este continuă, probabil şi pe alte nave navigând în apropierea uscatului. O greşeală de pilotaj care să ne pună travers pe val, nu poate fi prea costisitoare. Pericolul începe din momentul apropierii de navele ancorate în radă şi la traversarea pasei de intrare şi ieşire a portului comercial… Gata! M-am vidat complet. Brava găletuşă albastră a fost la datorie. Este cel mai bun moment psihologic pentru un test fulger. Secundul zace. Skipperul face rău de mare şi pretinde arţăgos dreptul lui de somn, încredinţând nava şi vieţile echipajului pe mâna a doi novici, total în afara problemei.

Tandemul din cockpit se şopocăie. Simt că iahtul ţine drumul corect, în plutire clasică a alurii. Ridicări pe val, dulci şi adormitoare. Coborâri la fel de dulci şi adormitoare în gâlgâitul apei strivită de cocă, vântul ţiuind în sarturi şi senzaţia netă de confort…

Deci, să facem un test psihologic, perfidie a perfidiilor

profesionale şi, apoi, să ne dedăm unui somn întremător.

Spun cu voce egală că am pornit la drum cu stângul. Deplâng ipocrit starea lamentabilă a pregătirii iahtului şi echipajului. Apoi, după pauza de sens necesară ca şi cei prezenţi să confrunte situaţia noastră cu marea: valuri, vânt, zgomote neobişnuite, noapte umedă, lumini misterioase, lansez torpila.: propun să abandonăm croaziera.

Aduc în favoarea ideii exemple ilustre de abandon. Apelez la binefacerile raţiunii. Ale înţelepciunii. Soluţia este simplă. Îi apărţim toate bunurile în patru. Avem paşapoartele în buzunar. Vacanţa ne aşteaptă, dincolo de marea asta infernală.

Primul acord, spontan şi vesel, este al alpinistului, care se şi vede extras prin acest miracol de la bordul tuturor incertitudinilor şi proiectat într-o pajişte alpină însorită şi înflorită.

Secundul mormăie ambigen.

Doctorul tace.

— Doctore!… zic… Nu ţi-am auzit glăsciorul.

Pauză! apoi glasul tremurat, aproape de disperare.

— Eu!… Eu mă abţin!

Probabil pudoare, îmi spun. Şi puţină disperare. Dar şi puţină lipsă de la apel. Neutralitate. Pe mare nu este bine să fii neutru…

…Veselia alpinistului este susţinută şi lichid, pentru că îi văd silueta în deschizătura roofului. Îmi întinde o sticlă de votcă de la „protocol". Bună idee. Efectul în stomacul vid şi bulversat este instantaneu. Calm, senzaţie euforică de căldură în tot trupul şi somnul pe care-l veghez conştient cum mă cufundă într-o stare ciudată de abandon.

…Deci pluteam într-o lume câlţoasă, conştiinţa abandonase trupul inert, încerca o detaşare în mental, poate, oricum eram conştient de această stare şi am auzit târziu glasul alpinistului care mă chema la realitatea iahtului.

Notă proastă pentru skipper. Spuneam în prima carte cu *Hai-Hui 2* că pe un iaht nu se doarme ca în târgul lui Cremene. Tandemul de cart va mărturisi mai târziu că skipperul ş-a asezonat somnul cu un sforăit capabil să zgâlţâie vardiile adormite în post pe navele din radă; că înainte de a-l trezi, au încercat să aducă secundul pe punte; dar acesta a refuzat şi că o namilă de vapor venită nu se ştie de unde le-a tras o spaimă zdravănă. Cert este că tandemul doctor-alpinist a scos-o excelent la capăt şi când s-a văzut în radă a dat alarma. De fapt tandemul

adusese iahtul până la traversul pasei de intrare în portul Constanţa, fapt lăudabil şi lăudat de skipper cu patos. Bună treabă, pe aşa mare, pe aşa noapte, pe asemenea trafic.

Jocul de lumini de pe faleză şi lipsa unor lumini care să marcheze intrarea în Tomis, digul proiectat pe fundalul negru al falezei, maschează intrarea în acvatoriu, dacă vii sub traversul ei. Vreau ca cineva stăpân pe ochii lui să se ducă la prova, să vadă stâncile şi capetele digurilor – o face secundul ieşit pe punte, dându-mi o mie de indicaţii aiurea, aşa că îl rechem în cockpit. Mă descurc singur în clipa când sunt la traversul intrării. Lumina puternică a unui lampadar de la barăcile pescarilor plantată în fundal, reuşeşte să lumineze din spate intrarea şi o parte din acvatoriu. Manevra este acum o chestiune de rutină şi atenţie, Văd clar minaretul moscheii. Vântul mă ajută. Valul poartă iahtul spre intrarea îngustă. Grănicerul de santinelă aprinde proiectorul. Fac manevra de acostare. Secundul şi alpinistul sar pe cheu cu barbetele la mână. Spun grănicerului să anunţe întoarcerea lui „*Hai-Hui* 2". Apoi dau stingerea. Nu mai am niciun dubiu. Ştiu ce putem şi ce nu. Tandemul doctor-alpinist s-a descurcat de minune. Secundul va depăşi starea nenorocită, fără să-şi depăşească infatuarea, atunci când lucrurile sunt O.K. Singurul lucru pe care-l doresc sălbatic este să dorm. Toată lumea se vâră în cuşete. Iahtul se leagănă uşor. În deschizătura batantelor apuc să mai văd Steaua Polară.

*

Este de mult zi albă şi strălucitoare. O simt pe pleoape şi prin somn. Mă trezeşte doctorul, care doarme creştet în creştet cu mine. În gura roofului capul lui Folai. Trecând spre port, a văzut iahtul legat la cheu. Ce s-a întâmplat? Am luat apă, zice. Am avut vântul din prova, zic…

Fuge la Institut. O să-i anunţe pe ceilalţi prieteni marinari. Credea că este ceva grav… Apoi vine Coco! Constat că vântul s-a rotit spre V. VN. Ideal pentru a face Sudul. Este prea mult somn şi prea multă lentoare pe un iaht care şi-a ratat startul luat atât de spectaculos. Dau deşteptarea spre uluirea alpinistului. Avem o mie de treburi de făcut începând cu scoaterea apei din santină. Orice întrebare este stopată cu clasicul:

— Vorba, marinar!… Treci la manevră!

Doctorul vine pe cheu, şi mă întreabă de ce l-am chinuit azi-noapte cu povestea abandonului?

— Am vrut să sondez starea de spirit!… M-am lămurit! zic şi zoresc treaba la bord.

Afirmaţia corespundea adevărului numai pe jumătate. Nu mă elucidasem pe deplin. Croaziera începută sub semnul dubiului îşi va configura certitudinile abia la a doua acostare a lui *Hai-Hui 2* în portul Tomis, peste 21 de zile de aici încolo, când doctorul se va fi transformat în Longin şi când ne vom privi tot aşa, în lumini, singuri pe cheu şi grănicerul la postul lui de veghe ca unicul nostru martor.

TRAVERSADA

Este ziua de 3 iulie ora 11, 45 când „*Hai-Hui 2*" ridică velele cu vântul din V. NV sub un cer care se acoperă cu nori stratocumulus, ca şi când drăgălaşii cumuluşi de timp frumos ar fi fost expulzaţi pentru totdeauna din meteorologia Mării Negre. Skipperul este zorit, nu ţine cont de mutrele lungi, nici de încetineala vădită manifestată la manevră de unii membri ai echipajului. Sigur, se putea aştepta la refuzul de a mai face parte din acest echipaj, totul ţine de libertatea opţiunii fiecărui echipier, de aici şi zorul de a mola parâmele şi a regăsi largul. Skipperul ştie că o dată în mare, pe timp măcar acceptabil, secundul îşi va reveni, îndeplinindu-şi conştiincios obligaţiile de la bord. Incertitudinile alpinistului vor fi anihilate de viaţa la bord, atunci când marea se va arăta mai puţin ostilă. Doctorul este un pasionat stângaci, pe care se poate conta. „*Hai-Hui 2*" cu vântul şi marea din prova nu este tocmai un lăcaş al deliciilor nautice văzut în revistele de specialitate şi în pozele color ale reclamelor şantierelor de construcţie. Per total stăm bine când suntem numai noi, marea şi „*Hai-Hui 2*". Orice comentariu al amicilor şi curioşilor, simpla lor prezenţă pe cheu, pot adânci dubiul şi incertitudinea. Apoi curiozitatea firească a acelora, stânjenitoare pentru echipaj.

Apoi sfaturile

Volta! Salutăm grănicerul şi ieşim din Tomis pe un drum de îndepărtare, de data asta dublând capătul digului nou, eu intenţia să ţin coasta în vedere şi dacă pot să fac o trecsre în baza de viteză de la Tuzla pentru a stabili erorile lochului. Navigam cu 5 noduri pe loch, ca Ia ora 14, 15 să scădem la 3, 5 noduri, iar la 17, 35 travers Tuzla să intrăm în calm plat, Este a patra oară când întâlnesc la Tuzla calmul plat. Să fie numai întâmplarea? Să fie un fenomen local frecvent, nesemnalat în literatura de specialitate? Derivă pe o mare de ulei. Viaţa' la bord se organizează reglată de carturi şi de ocupaţiile curente. Doctorul îşi ia în

serios rolul de bucătar. Am o stimă deplină pentru oamenii care-şi îndeplinesc obligaţiile până la ultima lor consecinţă, fără ca seriozitatea profesională să le altereze umorul. Notez aici o cugetare a unuia din cei mai insoliţi navigatori cu vele, ajuns la vârsta senectuţii, victimă a unui accident marin stupid:

Eric de Bisschop. *„Învaţă să trăieşti mai mult cu tine însuţi decât cu alţii (fără ca pentru asta să te iei prea în serios nici pe tine, nici pe alţii) şi mai presus de toate să nu laşi niciodată în faţa ta un minut de vid. În care să se infiltreze plictiseala*. Cugetarea am citit-e în cartea lui *„Cap a l'est, premiere expidition du Tahiti-nui"* – *Tahiti-nui* fiind o plută de bambus cu ajutorul căreia Bisschop voia să demonstreze contrariul teoriei lui Thor Heyerdahl în materie de populare a Polinesiei şi în acelaşi timp să pună în valoare geniul nautic al polinezienilor, după el cei dintâi mari navigatori ai-lumii. Teoria lui este fascinantă, până la urmă pluta *„Tahili-nui"* plecată din Tahiti a ajuns în apropierea coastelor Americii de Sud, primirea echipajului la Valparaiso a fost un triumf şi nu ştiu dacă bravul Eric de Bisschop şi-a validat teoria, cu toate că atât alizeele, cât şi curentul Humboldt i-au fost în ajutor. Ştiu că temerari de la noi vor să ajungă la Istanbul cu o plută, chiar dacă suprastructura este fixată pe butoaie şi, eventual să demonstreze că plutaşii noştri făceau cândva acelaşi sport, transportând pe mare lemnul necesar construirii caicelor şi bastimentelor înaltei Porţi.

După cele patru traversade ale Mării Negre pe ruta Tomis-Istanbul şi retur pe un velier mic, presupun că lucrul este greu de dovedit din lipsa unui vânt constant din sectorul Nord; ca şi a unui curent circular din acelaşi sector.

Curentul de suprafaţă dominant în bazinul de test al Mării Negre este destul de greu de găsit, viteza lui fiind mică şi acţiunea asupra navei putând fi anulată oricând de un vânt din sectorul Sud. Se pare că navigaţia cu plute de genul *„Kon-Tiki"* şi *„Tahiti-nui"* se poate executa eficient în zonele marilor vânturi portante şi ale curenţilor stabili. Chestiunea depăşeşte sfera de preocupări a echipajului de pe *„Hai-Hui 2"*, care şi-a regăsit buna dispoziţie până într-atâta încât inginerul-secund se ocupă de generator. Îl scoate în cockpit şi încearcă să-l pornească. Generatorul se încăpăţânează. Secundul de asemenea. Alpinistul dă asistenţă, aşa că minutul acela fatal de vid este înlăturat şi statul în derivă la Tuzla devine comic, dacă skipperul n-ar blestema în aparteuri discrete capriciile vântului şi acest calm plat stupid, care ne

oferă de cum se lasă întunericul spectacolul feeric al litoralului, al radei şi oraşului Constanţa, totul cu pauza de întuneric catifelat dintre Costineşti şi Eforie Sud, întuneric percutat de lumina farurilor de la Şabla la Constanţa. Merită să faci, un cart de noapte în derivă pentru a stabili din liniştea serenă a mării, contactul cu Dobrogea multimilenară şi a înţelege până la ultima consecinţă timpul acestui pământ greu de istorie. Sunt o mulţime de aventuri pasionante petrecute în spaţiul terestru de la prova, începând cu triremele doriene venite din Heracleea Pontică, debarcând pe ţărmul getic focul sacru şi mielul alb, aşa cum triremele milesiene fondaseră Histria şi Tomis, stabilind fluxul de civilizaţie care va lega Cetatea carpatică cu Orientul, filtrai prin gândirea ionienilor şi a grecilor de pe continent. Callatisul dorian, cap de revoltă împotriva oricărui statut de autoritate impus din afară, îmi este familiar încă de pe vremea macedonenilor Filip II tatăl şi Alexandru fiul, devenit cel Mare prin falangă, suliţă şi sabie, ca şi printr-o ambiţie şi dragoste de sine bolnave, despre care am mai vorbit în cealaltă carte cu „*Hai-Hui 2*”. Amestecul în treburile acelor vremuri, mai târziu în epoca fabuloasă a corsarilor – bârdalnicii – apoi întâlnirea cu normanzii veniţi pe Nipru, ori poate pe Don, răpirea Elisei şi epoca de iniţiere creştină în peşterile dobrogene de nord, toate astea ca şi legătura politică Burebista-Mithridate Eupător, amintiri pline de gustul ceremoniilor publice sub cerul acesta mătăsos, într-o lume care absorbea deopotrivă

Apusul şi Răsăritul, îşi exercită peste veacuri aceeaşi putere fascinatorie ca atunci când, reprezentându-mă în diverşi, niciodată diplomaţi, mai totdeauna ostaşi şi călători, participam. Casca de aur de la Agighiol, sau aceea de la Poiana-Coţofeneşti, cupele de la Sâncrăeni cu picior nobil şi toarte din parâmă metalică înnodată în opt, cu caneluri reprezentând deferlanţi, sau ceramica de Grădiştea Muncelului, obiecte-simbol cumpărate, vândute, purtate, ştiute şi iubite, marea asta niciodată pustie de siajul dorinţelor şi al intereselor, senzualismul voluptuos al cunoaşterii care poate ţine de stoici, dar şi de Carpaţi, mereu, detaşându-te de efemer în folosul duratei, mereu refuzându-te inutilului bombastic de dragul tăcerii laborioase şi al gestului care te explică, o lume în prova sub uraniscul pe care constelaţiile urcă la zenit, cerând dincolo de poezie, sextantul şi odată cu el, pentru a simplifica travaliul şi a poliza lobii cerebrali, calculatorul electronic. Nu am sextant, nici calculator electronic, în cartul meu veghez

Calea Lactee, dimensiunea gestului se resoarbe în neant şi

„*Voyager 1*” spulberă una după alta teorii despre Saturn solidificate vreme de secole. Unde naiba este „*Voyager 1*”?

Nu-l văd şi asta mă linişteşte. Poate strato-cumuluşii de ieri înseamnă vânt. Dacă este să cred ce-a notat doctorul în *Caietul de cart*, vom avea vânt sigur: cirrostraţi la ora 19, 50 (în cart cu alpinistul) soarele la apus, roşu. împotriva teoriei mele asupra curenţilor, ne aflăm într-un curent nord-sud care ne scurge uşor spre Mangalia. În zori, când predau cartul, soarele este roşu la răsărit, au apărut din nou nori strato-cumulus şi o pâclă uşoară falsifică identificarea obiectelor şi reperelor de la uscatul aflat la circa 3 mile în tribord.

4 iulie ora 07.45. În derivă spre Sud, cu viteză neînregistrată de loch. Firesc. Din nou silueta metalică a unei vedete de patrulare grănicereşti. Este prietena lui „*Hai-Hui 2*”, VP *25*. De sus de la comandă căpitanul de rangul 2 Moisuc Constantin, bărbatul acela din nordul Moldovei, cu obrazul brăzdat de ridurile pe care numai furtunile de N.E. le pot săpa în fizionomia navigatorilor Mării Negre, întreabă dacă avem nevoie de ceva şi ne urează drum bun. La ora 10 calm plat. Întâlnire cu *VP 28*. Fără să indice scurgerea lentă spre Sud, elicea lochului se mişcă şi totalizează milele. 1003, 7 Mm la ora 07.45 1006, 5 Mm la ora 12.00, când doctorul notează în Caietul de cart că bolta s-a acoperit în întregime cu nori stratocumuius. Se pare că-şi face apariţia corpul frontului. Când intru de cart la ora 14.00, bine hrănit de doctor, constat că luciul perfect al mării începe să se încreţească şi velele care atârnă moale freamătă uşor. Doar un suspin plin de nostalgie. După toate semnele cerului, vântul trebuie să se prezinte la întâlnire. Îl aştept cu toate simţurile încordate. Nu se poate spune că expediţia a debuşat sub semnul Fortunei. Un calm plat prelungit, lentoarea cu care ne scurgem spre sud. componentă al unui sistem de referinţă vetust, înghesuiala şi aglomeraţia de epiderme, concepţii şi obiceiuri într-un habitaclu în care fiecare centimetru pătrat este ocupat la refuz, constrângerea de a nu fuma impusă alpinistului, faptul că secundul nu şi-a putut porni generatorul, pierzându-şi după spusa doctorului mucalit „frumoasa lui culoare verde 1, toate astea la un loc ar putea ronţăi moralul şi aşa ajuns la zero după prima noapte de navigaţie. Ca marea să nu fie un deşert al valorilor şi nicio simplă morală a biologicului, trebuie s-o populăm cu noi înşine, puţină meteorologie şi desigur cu cel mai iubit produs al acesteia, vântul. Vântul de *4* până la 8 metri pe secundă, de la travers

dacă se poate şi atunci ataraxia, calmul pesimist şi mortificat al epicurienilor rămâne un simplu interes documentar, gustat de echipaj strict individual şi conform preferinţelor de lectură. N-au trecut decât 40 de minute de la preluarea cartului şi vântul de vest, teribilul vânt de vest al litoralului bulgăresc aduce la bord optimismul şi buna dispoziţie.

Navigăm cu 4 noduri pe 180° drum la compas. Inginerul şi alpinistul ridică la post genovezul 1. Este o plăcere reală, profundă, să ai vele potrivite pentru fiecare tărie de vânt, Totul la bord devine viu şi plin de nerv. Nimeni nu mai zace pe cuşetă. Nimeni nu mai filosofează sceptic.

După cum arată cerul şi marea se pare că vântul se va întări. Până la ce forţă? Greşesc ele prognoza bravele noastre institute meteorologice, o greşeşte „*Cray-One*", ordinatorul mamut de la Reading, îmi pot permite s-o greşesc şi eu apreciind că la noapte avem furtună Suntem prea departe de uscat şi vreau să fac punctul la Cap Caliacra.

Schimb de drum. Marea îşi trăieşte trecerea de la calm, ia agitaţie. Îşi schimbă culoarea. Din albastră oţelie devine albastră verzuie. Şerpi albi de spumă electrocutează monotonia cromatică. Berbecii se aleargă lânoşi sub tot orizontul. Soarele îmbracă apele în solzi de oţel polizat. La 15, 50 cu vântul dinapoia traversului ne apropiem de Şabla cu 5, 5 noduri pe loch. Trec nave comerciale spre şi dinspre Bosfor. Le avem în babord, ceea ce înseamnă că suntem între uscat şi drumul maritim Constanţa-Bosfor. La 16, 55 avem pe loch 7 noduri. Valurile tăiate de etravă aruncă jerbe de stropi străvezii. Vântul are tendinţa să se rotească spre nord. Asta ar însemna ca Neptun să se pocăiască cu un vânt dinapoia traversului, care să ne ducă la Bosfor cu 7 noduri. Ce vis minunat! De ce nu? La 17, 45 înlocuim genovezul 1 cu genovezul 2. Vântul se întăreşte. Înserare halucinantă. Tot spaţiul dintre noi şi uscat este plin de culori metalizate. Culori incerte, stranii în care domină un roşu palid, devitalizat. Valurile colcăie. Coasta abia se distinge. Este inutil, îmi zic cu uşurinţă condamnabilă, să pierdem vremea apropiindu-ne de Caliacra, când şi de la distanţa asta zăresc ca printr-o pâclă violacee faleza şi pintenul stâncos; iar pe întuneric voi vedea sigur sclipirile farului, putând astfel să-mi estimez punctul de plecare. Atunci când la bord nu posezi instrumentul cheie al navigaţiei costiere, compasul de relevment, când alidada n-a fost montată din lene şi tu ai adăugat lenea ta, comodităţii generale, atunci ai obligaţia să te apropii de coastă, să-ţi determini cât de cât exact distanţa la travers şi din

punctul respectiv să-ţi trasezi ortodroma. Calc cu bună ştiinţă propriile mele principii în materie de navigaţie, contând pe două aspecte ale acestei etape: distanţa relativ scurtă chiar pentru un velier mic, în condiţia menţinerii vântului şi faptul că navigând paralel cu drumul vapoarelor, ne vom putea controla propriul nostru drum. Amândouă premizele pe jumătate false. Dacă vântul cade, distanţa rămânând material aceeaşi, moral devine o calamitate. Dacă se reduce vizibilitatea, trebuie să fug departe de drumul vapoarelor. În plus, orice s-ar întâmpla, în afara unei furtuni de gradul 10: nu vreau să mai facem escală. Traversadă am spus. Traversadă să fie.

Marea mi se pare aglomerată. Pasagerele iluminate feerie, ghirlande de lumini suprapuse, taie monotonia orizontului, sugerând confortul şi mondenul. „Dacă vrei să ajungi departe, menajează-ţi greementul" spune o zicală a navigatorilor cu vele; după cum un sfat înţelept este acela ca, înainte de lăsarea întunericului, să reduci velatura.

Aplicând sfatul, implicit se împlineşte dezideratul proverbului. Deci, sărind peste focul de drum, să ridicăm la post focul de furtună. Este mai sigur şi mă lipseşte de emoţia acrobaţiei alpinistului la prova, fie şi asigurat, atunci când schimbă focurile. L-am frecat destul, rolul lui fiind cel mai ingrat, acolo în bătaia valurilor, fără alt sprijin decât balconul şi straiul prova. Băiatul este săritor şi necârcotaş cu toate că la intervale dese până la disperare este solicitat la ceva. În plus, începe mizeria neetanşării. Marea montată îşi încalecă valurile peste puntea prova şi cabină. Adevărate şuvoaie de apă sărată năvălesc pe la spiraiul roofului, duşuindu-l şi murându-l pe alpinistul cazat în postul prova. Este nevoit să-l părăsească şi se odihneşte pe cuşeta mea, sau a doctorului. De fapt ei anşarea este treaba celor doi ingineri. Iar vina de a nu fi stăruit, integrală a skipperului. Este ora 22,20. Întuneric umed. Văd departe în tribord, ca un semn din altă galaxie, sclipirile farului de la Cap Caliacra. Imposibil de făcut un punct adevărat de plecare. Notez ora, minutul şi lochul când estimez că sunt la travers. O eroare de cel puţin 2 mile, căreia i se adaugă deriva de vânt, ceea ce face un total frumuşel, rotunjit încă de erorile însumate ale timonierilor în ţinerea drumului la compas. Conform regulei stabilite, fiind şi în drumurile vapoarelor Constanţa-Bosfor plus Varna-Bosfor mai târziu, plus Burgas-Bosfor, este timpul să-l chem lângă mine pe doctor, ca observator şi învăţăcel. Obligasem echipajul să doarmă după ultima schimbare de focuri şi avusesem o

discuţie amabilă cu doctorul, care, spre stupoarea mea, înainte de a se vârî în cuşeta lui, mereu în echilibru instabil, lovindu-se de masa de navigaţie, sau de orice alt punct sau suprafaţă lemnoasă, cu indiferent care parte a anatomiei sale, preferând însă craniul ca punct de sprijin ai impactului; deci doctorul spre stupoarea mea căuta cu înverşunare să-şi îmbrace o splendidă pijama de mătase. Obicei moştenit de la confortul cabinei lui pe un pescador oceanic, fără nimic reprobabil în sine.

— Bravo, doctore!... Te-ai pus la scutece, zic.

— Da! răspunde pe ton agasat... M-a săturat să mă culc ca un troglodit!... Mustăcesc şi-l trec, în contul mării spre a-i ordona ţinuta zilei, asigurându-mi din timp prelungirea cartului.

Nu statul cu sferturile de oră, sau cu orele peste minutul de schimb mă agasa. Mi-am atribuit totdeauna carturi duble şi triple din motive legate de vreme, de siguranţa navei, de trecerea prin pase aglomerate, sau pur şi simplu din plăcerea de a sta la eche şi a simţi până la fund voluptatea navigaţiei cu vele. Mă agasa neîncrederea în experienţa de navigaţie cu acest iaht. Şi desigur, mă nelinişteau deopotrivă două teme fundamentale: protecţia muncii şi integritatea navei. Protecţia muncii de a te dezechipa de pijama şi a te echipa de cart, în permanent pericol de a-ţi rupe coastele, sau a-ţi perfora craniul. Integritatea navei, pentru că se putea ca împricinatul să se transforme în proiectil şi să dea gaură de apă fie chiar şi deasupra liniei de plutire, sfâşiind astfel acea armonie cosmologică la care râvnea cu ardoare skipperul. După icnetele şi bubuiturile de rigoare, iată-l lângă mine pe doctorul echipat de cart. Există desigur un flux spontan de simpatie care se stabileşte dincolo de convenienţe şi practica socială, a cărui descriere şi sondare este apanajul autorilor abisali şi a psihologilor. Skipperul îşi semnalase sieşi acest flux şi-l „supraveghea cu luciditate, spre a nu crea dizarmonie la bord. Să trecem la o lecţie practică de navigaţie de noapte cu „*Hai-Hui 2*". Este cazul să recunoaştem larg şi deschis meritul tandemului doctor-alpinist când în noaptea ratării startului şi-a asumat eficient conducerea iahtului, lăsându-i skipperului răgazul necesar să-şi recapete forţele. Doctorul profită de ambianţa nopţii bântuite de vânt, de atmosfera destinsă şi laude spre a cere să i se atribuie rolul de mus I; în dauna alpinistului, care ar deveni mus II; în consecinţă la discreţia torţionară a musului I, ceea ce în termeni mai puţin încifraţi într-o reţetă esoterică ar însemna că skipperul este un autocrat nelegiuit, un căpitan înrăit şi feroce, care transformă viaţa la bord într-un calvar, susţinut de

secund şi că singura modalitate de a supravieţui a doctorului este ca, la rându-i, să aibă un subaltern căruia să-i frece ridichea. Acestei perversităţi care-i trădează cruzimea, adaugă o listă de plângeri relative la echipamentul excesiv cu care a fost împovărat, povestind cu tâlc istoria puloverului imens pe care numea să şi-l îmbrace noaptea şi a cărui confecţionare o trece tot în seama skipperului. Adică tiranul odios i-a notificat în lista de echipament obligaţia de a poseda o asemenea piesă de îmbrăcăminte, a cărei necesitate a fost subliniată şi de secund într-o întrevedere anterioară ambarcării. În plus secundul i-a vorbit, despre frigul groaznic îndurat în nopţile de cart. Plină de grijă.

Gaby, soţia doctorului, s-a oferit să-i croşeteze numitul *pulî-over* (atenţie, Gaby este profesoară de engleză cum am mai spus) din cel mai gros fir imaginabil, adică un fir împletit din alte şase. Instrumentele de croşetat, andrelele şi ele mamut. Rezultatul, o tonă de lână multicoloră imposibil de purtat. Mă amuză până la un punct obiceiul doctorului de a se harnaşa pentru cart cu o frumuseţe de *voindjaket*, pantalon de trening şi în loc de ciorapi şi ghete de bord, un fel de papuci de plajă cu talpă de cauciuc, sortiţi celor mai buclucaşe peripeţii la bord, mai ales când. torid fiind şi iahtul în derivă, noi în costume de baie şi el neînţelegând să renunţe la dreptul şi libertatea de a purta acei şlapi nenorociţi cu care, în modul cel mai propriu ne călca pe bătături. Deocamdată ne orientăm în spaţiul marin, turmentat de vântul care începe să ţiuie în sarturi.

Noaptea devine wagneriană. Cerul în fundal, de culoarea albastrului cosmic, căzând dramatic spre negru, constelaţiile şi peste ele, cu viteză dementă, învolburându-se ori fărâmiţându-se în flamuri zdrenţuite, norii. Oşti fantaste populând troposfera cu cavalcade sinistre în tăcere absolută. Dacă n-ar fi vântul. Dacă n-ar fi marea. Dacă n-ar fi vocile interioare ale emoţiei şi voluptăţii, ale tensiunii şi raţiunii; logica deopotrivă cunoaştere, potenţând raţiunea analiză şi soluţie, reflexul bine format care presimte valul ori deferlantul după o mie de semne misterioase, coamele înspumate care se succed într-un anume ritm ciclic, apoi pauza şi golul din prova ori din borduri care semnalează valul înalt şi. puternic, vaierul moleculelor de apă sifonata cu bule de aer efervescente, sunetele greementului, scârţâitul raiurilor, ţiuitul sarturilor, şuşuitul continuu pe care-l scoate vântul frecând v? lele de dacron luciu, ori bordul, ori subţiindu-se şi accelerându-se între randă şi foc, totul într-o simfonie amplă, într-un spectacol de sunet şi umbre la

dimensiunea universului, spectacol în care te implici cu *„Hai-Hui 2”*, punct microscopic jucând pe valuri, resorbindu-se în spuma lor, ca să ţâşnească la creastă şi să primească din nou vântul pe vele, să se înconjoare din nou de aura pulveriscentă a stropilor şfichiuiţi de pe întinderea marină frământată pe arii uriaşe şi în tot acest haos aparent voinţa de a ţine drumul la compas, pasiunea de a te redescoperi şi făcând-o, de a stabili armonia cu această nouă stare a naturii, grandioasă prin forţă şi amplitudinea acestei forţe, terifiantă dacă te reduci la spaima primară, biologică; înălţătoare, dacă te referi la dincolo de tine şi dacă profiţi de impactul cu terifiantul pentru a te cunoaşte etic, adică valoric.

Masochism, vocea dubiului, reptilină, veninoasă, sarcastică. Dacă preferi spectacolele tari, le poţi avea mai comod, mai sigur şi mai ieftin în faţa televizorului. Masochism plus narcisism. Îţi lipsesc pipa şi barba, amice. Din pinacotecă îţi lipsea portretul de skipper, dominând cu calm olimpian elementele dezlănţuite. Eşti ridicol. Întoarce-te la vie şi la piersici… La dracu’, tip antipatic, incapabil de gest, ghem de contradicţii închipuite, făcător de angoase în vorbe, născător de fetuşi morţi, orator de cârciumi şi sordid estet al calviţiei – Marş la puţul ancorei. Pâine şi apă până când îţi vine rândul să te spânzur la catarg. Doctore, în loc de pâine, dă-i pesmeţi tip alpinist. îl vindecăm pentru totdeauna, cretinoidul… Cretinoidul behăie, se dă de trei ori peste cap şi se face capră. Capră cu blana neagră ca cerul, paşte spuma valurilor, ţup, a sărit în nori să pască stelele. Să lingă sarea strălucitoare din ele. Norul balaur cască gura să înghită luna. Aiurea. Prin haina de opanol apa intră pe la cusături şi nu numai pe acolo. Facem lucrul pe jumătate şi ne umflam de parcă l-am fi împătrit. Ce nu rabdă hârtia în afara dărilor de seamă optimiste, de parcă am fi sărit cu un picior în raiul împăratului roşu, cu meri de aur în livezi şi sfetnici înţelepţi care sug la ţâţele veşniciei.

— Ieşiţi să luăm terţarola!

Marea se întrece cu gluma. Echea este dură. Iahtul bandează cu oscilaţii ample. Cine poate jura că poate trece cu piciorul gol pe hotarul care desparte realul de ireal, fără să se frigă la tălpi? Nici măcar skipperul, singurul responsabil absolut de pe cei 7,40 X 2,50 metri de filă de stejar, care cântă osana acţiunii ferme, aducătoarea deliciilor virile, acţiunea decantor, acţiunea sterilizator, acţiunea purificator, măsură a universului, centru de iradiere al viitorului. Acţiune, egal activitate. De la geomagnetică la soare, de la pământ la mare, de la apa

metabolică la atracţia universală, de la ciclul lui Saros (vezi eclipsele de soare şi lună) la ciclul solar; de la câmpul magnetic interstelar la meniurile dietetice ale doctorului, convenţiile diplomatice secrete sau nesecrete şi noua bătălie pentru reîmpărţirea sferelor de influenţă. Acţiunea deci, raţiune care combate teoria universului staţionar, trecând la alte ipoteze, dinamice, cum ar fi radiaţia centimetrică izotropă şi etcetera.

— La manevră!

Secundul bine înfofolit, practicând o contraacţiune îndreptată împotriva acţiunilor combinate ale frigului şi umezelii, urmat de alpinist, trec la catarg şi se asigură cu centurile. Are loc manevra de luarea unicei terţarole, ceea ce în limbajul comun înseamnă a desface volta de la tar chet, alpinistul trage cam nepoliticos de randă până când baierele de terţarolă, nişte sfori meschin şi economicos tăiate de secund şi înnodate în ochiurile de cioară, Dumnezeule, marinarii sunt geniali inventatori de limbă universală, deci până când baierele de terţarolă se pot înnoda peste cantitatea de randă pliată pe ghiu, ceea ce înseamnă micşorarea suprafeţei randei tocmai cu suprafaţa pliată şi înnodată, scoasă de sub acţiunea vântului. Matematic, înseamnă că focul de furtună în suprafaţă de 3,50 m^2 se echilibrează cu 6,75 m^2 de randă ceea ce permite iahtului great în sloop să fie ardent şi să nu cadă travers între valuri, pericolul obişnuit al sloopului, atunci când devine moale, şi velele din prova sunt prost echilibrate cu randa. De ce nu mi-aş mărturisi-o? Îmi place spectacolul luării terţarolei pe furtună, la bordul lui *„Hai-Hui 2”*. Desigur, nimic din regia penibilă a multor spectacole de la uscat. Regia aparţine mai ales instrucţiei şi mării. Iahtul rulează amplu. Am venit în vânt şi am adus ghiul la mijloc. Secundul şi alpinistul, cocoţaţi pe cabină, împroşcaţi de val, rulând spectaculos odată cu nava, menţinându-şi greu echilibrul, lucrează rapid şi eficient. Pisălogul de secund nu renunţă, până când vela nu este pliată şi întinsă ca la carte. Este calitatea lui cea mai evidentă.

Aceea de a face un lucru perfect. Menţin iahtul în vânt, până când cei doi intră în cabină. îl las să abată. Reiau drumul. Doctorul notează în Caietul de cart ora luării terţarolei. Navigaţia devine acum confort şi plăcere, fără să pierdem prea mult din viteză. Ţinem la compas 170°, având pe loch 4,2 Mm. Din terifiantă, noaptea a devenit fascinantă. Înţeleg într-un fel, chemarea morţii în spaţiile glaciale ale Polilor. Aici descopăr ceva din mirajul care-i cheamă acolo pe îndrăgostiţii de tăceri

eterne şi aurori boreale. Este vremea să ne culcăm, doctore. Şi pe doctor îl halucinează noaptea asta valpurgică. Agăţat în centura de siguranţă pare în cockpit de când lumea. Ne schimbă cei doi ingineri. Starea mării este 4 – 5. Întins pe cuşetă, ascult zgomotele pe care le face *„Hai-Hui 2”* bălăcindu-se în valuri. Intru de cart cu doctorul în ziua de

5 iulie la orele 05.00 cu concluzia că la cele trei traversade ale Mării Negre întreprinse cu *„Hai-Hui 2”* în lunile iunie şi iulie, am întâlnit pe parcursul fiecăreia din ele cele mai variate condiţii atmosferice: de la vântul în rafale de 12 – 14 m/s, până la briză şi calm plat, de la furtună, până la vânturi constante pe parcurs de 24 la 48 de ore, fie din sectorul sud, fie din cel nordic şi că mai toate vânturile de peste 10 m/s au venit din sectorul vestic.

Sunt avatarurile unei mări interioare, departe de zona constantelor atmosferice, avataruri cărora echipajul trebuie să le răspundă cu o pregătire complexă şi multilaterală, materială, de instrucţie, de disponibilităţi interioare. Capricioasă şi inconstantă, Marea Neagră nu permite nici diletantismul, nici aventura gratuită. Dar mai ales nu permite croaziera la voia întâmplării. Fără două zile de apă şi alimente la bord este hazardat să ieşi în larg, chiar pentru o partidă de pescuit stavrizi la ţaparină… Se întâmplă să se facă o zi sumbră, cu nimic estival în ea. O zi oţelie-feruginoasă, plină de griuri dure, suprasaturate, care ucid orizontul zvârlindu-l în marea clocotitoare.

Ne absorbim în genune gri-albăstrui, gri-sinilii, albastru-marin, între pereţi lichizi evacuând milioane de bule de aer într-o şuvoire sonoră, ne ridicăm la creste înspumate cu prova (ţâşnind spre cerul mâncat lacom de nori) bandăm până când copastia atinge valul şi capătul ghiului se lasă botezat de spumă, jerbe de stropi ţâşnite de sub etravă spală focul de furtună, catargul măsoară vaste arcuri de cerc pe o boltă. golită de vară, o boltă incertă, aparţinând altui anotimp şi altei zodii. Este o plăcere intensă, violentă, să stai la cehe. O plăcere care te smulge din rutină şi confortul ei imbecilizant, Care reduce pauzele de sens la ce-a mai făcut nu se ştie ce personaj ridicol, iubitor al avanscenei, la noile comicării ale lui cutărică, la noile narcisisme ale lui cutărăscu, la înverşunarea cu care se fac şi desfac complicităţi lucrative, la noile genii impuse de cutare coterie, la masacrarea publică a cutărui autor incomod, la toate deliciile cotidianului al cărui scop suprem se pare a fi devorarea timpului pentru timpul nostru de reflexie, de întâlnire cu noi

înşine, vidându-ne de dorinţa de a ne transcende, izolându-ne în nevoile nutriţiei intestinale, gonindu-ne pe linia fiziologiei, ca un pandant de echilibru şi apărare la grafomanie şi oratoria vană de şedinţă. la îmbâcseala sclerozei administrative şi la incapacitatea de a sări din dogmă în viaţa cea de toate zilele.

Simt cum mă spăl de zoaiele plictisului ucigător. Gol m-aş lăsa remorcat în pupa şi-n forfota de apă salină, să-mi purific retina de spectacolul lingăvelii cretine, măsură a incapacităţii de a fi tu însuţi până la anihilarea de tine însuţi. Exult de bucurie călărind crestele, conversând cu vântul, cu norii, cu spaţiul, cu marea, într-un polidialog în care singurul meu argument este demnitatea.

Este ziuă de-a binelea şi trec povara demnităţii, ca şi deliciile ei, tandemului doctor-alpinist, cu consemnul să vegheze şi să semnalizeze vapoarele. Iahtul ţine marea perfect. Sub vela terţarolată şi focul de furtună, nicio pro blemă de pilotaj, *lacht* este un cuvânt de origine olandeză, nu anglo-saxonă cum o bănuiesc snobii care pronunţă cu distincţie şi superioritate „*yott*", corect se spune „*yak*", în româneşte cred că nu greşim dacă pronunţăm *iaht*, *iahting*, *iahtman*. Deci cei doi iahtmani novici sunt în cockpit.

Văd valurile urcând la înălţimea hublourilor, ori depăşindu-le ca şi când la intervale imprevizibile am intra în imersiune. Este o tehnică specială de a putea adormi pe cuşeta skipperului, tehnică în care-şi face loc o porţie bună de acrobaţie. Are loc în afara cunoştinţei skipperului căzut în semnul reparator, o acţiune insinuantă cu scopul reprobabil de a băga spaima în oasele alpinistului…

…Văzusem spaima aceea tulbure din ochii alpinistului, închiseseră ochii când auzisem gâlgâitul specific unei înghiţituri zdravene de votcă, căutasem să-i dau de lucru spre a ucide minutul acela fatal, singurul, unicul minut în care năvălesc incertitudinile şi spaima; ele se infiltraseră prin protecţia psihologică pe care sunt obligat s-o asigur echipajului şi toate manevrele mele savante au fost ruinate unele după altele, de umorul macabru ăl celor doi „mai vechi" pe mare: doctorul şi secundul.

În plus doctorul are obiceiul să stea cu nasul în compasul magnetic, şi noaptea, ca şi mine, îşi atârnă ochelarii pe nas când controlează drumul compas, obicei tocmai bun să poţi fi tăiat în linişte de un vapor şi expediat la strămoşi. Nu încetez o clipă să-mi cânt. cântecul: supravegheaţi marea. Notaţi tot ce observaţi, de la obiect

plutitor minuscul, la grindă sau mină marină în derivă. Vapoarele trebuie evitate de departe. Spre a le putea evita, este normal ca mai întâi să le descoperi, lucru imposibil de făcut dacă stai.cu nasul în sticla compasului.

A trebuit ca întâmplarea să atingă limita catastrofei ca acest cântec să fie înţeles până la ultima lui notă şi. consecinţă; dar asta a venit mult mai târziu, când am rămas singur cu doctorul, care, cu o lăcomie de bun augur, îmi cere să-l las în carturi prelungite, spre a se familiariza cu conducerea iahtului. Tirania visului navigaţiei circumterestre îi posedă din plin. Navigăm pe 180° şi cu 6,5 noduri pe lochul care totalizează la orele 13,30 – 1125,4 Mm. La noapte vedem coasta Anatoliei, în proximitatea farului Anadolu. Mâine vom fi la Bebekkoiu. Mâine seară echipajul are liber în Istanbul… Cald… Valurile încep să se aplatizeze. La 17,30 vântul cade complet. Rulăm pe o mare cu hulă uşoară, într-o derivă lentă. Se schimbă focul de furtună cu genovezul 2 şi se dezleagă baierele de terţarolă ale randei cu scrâşneli şi ruperi de unghii. Bănuiesc coasta după densitatea albastrului de deasupra ei şi după linia unor straţi coloraţi în roz flamingo. Dar unde aterizăm pe sutele ei de mile, în ce punct? Se pare că avem drumul vapoarelor în tribord. Adică l-am traversat (poate azi-noapte) şi vom ateriza undeva în estul strâmtorii. Aştept noaptea spre a mă orienta. Pe timpul furtunii nu m-am obosit să-mi trec elementele pe hartă. S-ar fi putut, cu condiţia să mi-o impun. Refac în cockpit întregul periplu, însumând datele din Caietul de cart. Estimez că ne aflăm în punctul având coordonatele 41°25’ lat. N şi 29°17’ long. E., ceea ce ar veni cam la traversul Capului Şile, o bună bucăţică de 25 Mm la est de Bosfor şi la alte 20 Mm depărtare de coastă. Pot corecta eroarea la noapte. Cinăm copios. După cină las echea doctorului dublat de alpinist. Este o înserare dulce, fastuoasă, prefigurând Orientul. Constelaţiile sunt pline de mister. Văzduh şi mare au prins consistenţa unui fluid aromat la limita care-l desparte de materia vie. Stau şi palavragesc cu secundul, gustând binefacerile lenei pe cuşeta legănătoare. Se întunecă. Suntem în iminenţa drumurilor de cabotaj, şi a tuturor drumurilor maritime care unesc Bosforul cu toate porturile Uniunii Sovietice, cunoscând că acestea au o frecvenţă mare de nave în ambele sensuri. Atrag atenţia timonierului. Cândva îi aud glasul, într-o doară, care-mi comunică, tot într-o doară, că vede luminile de drum ale unui vapor. Ţâşnesc pe punte, văd, fac volta şi exact peste 85 de secunde namila neagră se scurge rapid

pe lângă noi.

Fără comentarii în afara faptului că-l trimit pe doctor la culcare şi-l pun de cart pe secund, cu consemnul să mă trezească de cum se va vedea un semnal luminos de la uscat. Coasta rumeliotă dublată la cea dintâi croazieră dinspre Bosforul fals, deci de la vest spre est, mi-a rămas pentru totdeauna filmată pe videomemorie. Este suficientă o secundă de concentrare şi o pot reproduce până la amănunt de stâncă şi ruină izolată. Coasta anatoliană îmi este necunoscută. Trebuie să apelez la harta nr. 3 intitulată, *Marea Neagră*; *Coasta de Sud*. *De la Capul Karaburun la insula Kefken şi Strâmtoarea Bosfor*; scara 1:150.000 şi să-mi imaginez cam ce voi vedea la uscat. Farul cu sclipiri de la Şi le, idem localitatea Şi le, care nu ne interesează decât sub aspectul geografiei. Deci se impune o schimbare de cap, pe care echerul raportor o indică a fi 255°. Să procedăm în consecinţă.

FUNAMBULESCĂ

Preiau cartul de la secund la ora 01.00. Îmi arată în prova o lumină vagă, abia răsărită din mare. Normal trebuia să-mi fi abandonat carcasa în patul cu baldachin din ştergare cusute cu flori la şezătorile de odinioară, când ţărăncile iuţi şi aprige din lunca Argeşului izvodeau poveştile locului, având vreme să coboare prin vreme spre floarea simbol şi cerbul simbol. Legând în năframă cerul şi veşnicia lui de eresuri. Scăpat din somnul timpului, ascultam sălciile şi luna căzând pe carnea piersicilor, argintându-le puful de fecioară şi făcându-le să aromească a sărut şi subţioară de fată mare, scăldată în apă neîncepută în noaptea de Sânziene. Am gonit legenda şi obiceiul, instaurând în locul lor anchetele T.V. asupra unor huligani imbecili, produse sordide ale casetofoanelor şi „Kent”-urilor, întind hora, pentru imitaţia cretină a unor bâţâieli stupide care acoperă programele unor cămine de periferie urbană, şcoli, ale lumpenului, argoului de tavernă, şişului şi reteveiului. Liberi să prolifereze în atenţia opiniei publice, să violeze şi să înjunghie, cu omul legii scuipat în obraz şi legat la mâini de aşa-zisul umanism al orânduirii, huliganii, sătești pisează sub tocurile tip Far-West ultimele doine şi brâuri scăpate de sub pana stilizatoare şi modernizatoare a prelucrătorilor de profesie, gonind luna din carnea piersicilor pe care le pustiesc noaptea pentru contravaloarea coniacului de a doua zi. Mă spăl de scârbă în Marea Neagră şi caut sub stele drumul lui Herodot spre

Nordul Pontic. Rio să i se fi numit muma; ori Drio, ce importanţă are, din moment ce l-am întâlnit la gurile Dunării, destul de temător de populaţia acestor meleaguri, care, precum sciţii, foloseau carul cu boi şi îmbrăcămintea din blană de oaie. Neîntâlnindu-l pe Herodot la vârsta lui Karl May, credeam că scalparea aparţine exclusiv Pieilor Roşii. Eroare. Sciţii îşi scalpau învinşii cu o tehnică rapidă, folosind scalpurile atât ca probă a vitejiei în faţa –, regelui, cât şi ca prosop sau podoabă pentru frâiele cailor. Cei mai rafinaţi îşi coseau cojoace. Cu pielea mâinii drepte (aceea care ţinea arma) bine tăbăcită, scitul îşi învelea tocul încălţării. Cei mai vulgari îşi jupuiau inamicul în întregime, purtându-i pielea întinsă pe o scândură. Mă întorc la Eclesiast şi spun cu lehamite: Nimic nou sub soare! S.S.-iştii au făcut din pieile gazaţilor abajururi şi coperţi de carte, un călător englez, Clarke, scria că tâlharii din Rusia de sud aveau câte odată fantezia de a jupui pielea de pe picioarele victimelor şi toate informaţiile suplimentare la aceste obiceiuri care „înnobilează" istoria umanităţii sunt luate din subsolurile lucrării monumentale *Istoriile lui Erodot* de „Dimitrie Ion Ghica M.A. (graduat în onoruri la 1870 la Facultatea de ştiinţe morale (*Moral sciences Tripos*) din Universitatea de Cambridge". Operă premiată de Academia Română al cărui prim volum a fost tipărit în româneşte la Berlin în 1S94 de tipografia A. W, Schade; *Stateschreikerstrasse* 45/46) Dimitrie Ion Ghica este fiul lui Ion Ghica, bey de Samos şi autor îndeobşte frecventat de intelectualii români, stârpitorul piraţilor care infestaseră insulele şi prin care se închide armonios această digresiune. Herodot navigator, beyul de Samos purificând insulele spre care ne îndreptăm, sciţii vecini cu geţii la Marea Neagră şi *„Hai-Hui 2" a* apropiindu-se de Anatolia, aducându-mi aminte de păţania lui Darius care şi-a scrântit piciorul la o vânătoare, sărind de pe cal. L-au tras hirurgii egipţieni în aşa hal încât istoria notează că n-a dormit şapte zile şi şapte nopţi şi în a opta zi l-a adus dintre sclavi pe Democide din Crotona, căruia, pentru că l-a vindecat, i-a dăruit două lanţuri de aur. Darius iubea simbolul şi metafora… Medicii comunali la eleni erau plătiţi cu un talant pe an, fiind obligaţi să-i trateze pe săraci. 5 talanţi atici valorau cât 3 talanţi egineţi, talantul eginet valora cam 10.230 lei de pe vremea lui Dimitrie Ghica, o avere; iar leii noştri habar n-am câte lire turceşti valorează, noi fiind astăzi mult mai puritani şi principiali în materie de circulaţie a banilor decât cei vechi. Per total las lumina aceea în pupababord, vin la coastă sub un unghi de aproape 45° şi sub o lună ieşită parcă din mormânt.

Chestiunea cu Darius vrea să însemne că, dacă Darius nu se autoconsemna trilingv în inscripţia de pe stânca satului Behistun, în cuneiforme şi în genul:

— *Sunt Darius-marele rege-regele regilor-regele Persiei-regele provinciilor-fiul lui Isiaspe-nepotul lui Arsame-Achementanul*… şi altele asemenea, care ţin de groaza satrapilor omnipotenţi în faţa morţii şi a neputinţei, a uitării şi a blestemului postum; de setea lor de a supravieţui dispariţiei biologice, autoidolatrizându-se din timp, pregătindu-şi nemurirea cu preţul jertfirii propriilor lor supuşi pe e & re-i folosesc drept sclavi ai acestei obsesii cumplite, care-i cheamă necruţător la judecata timpului şi care-i reduce la minuscula lor valoare, indiferent de câte falsuri au comis spre a-şi edifica monumentul; deci, dacă n-ar fi fost regele regilor, cine naiba ar fi luat în geamă că augustul tiran şi-a scrântit piciorul? A trebuit să vină un savant, *sir* Henry Rawlinson ca să decripteze inscripţia pe cinci coloane, cu unele erori datorate desigur acelui *SIR*, care ne indică o reprobabilă apartenenţă de clasă a nobilului savant. Proletar fiind, un Rawlinson oarecare, decriptarea s-ar fi bucurat de o mai ascuţită vigilenţă revoluţionar-ştiinţifică.

Este timpul să arunc peste bord şabloanele care-mi falsifică vorbirea şi gândirea, care trag între mine şi realitate perdeaua filtru, care-mi rod adevărurile fundamentale, care mă fac altul şi dubitativ; altul şi disimulat, altul şi meschin, iată-mă gol în faţa lunii filând jos frânghia violet a norilor arcuiţi peste uscatul negru, dens, opac, impenetrabil. Coasta, abruptă după hartă, este presărată cu epave.

Văd sclipind o lumină palidă, un semn vag, aprind bateria şi consult harta. Ar putea fi Capul Galara sau Kelara. Cu viteza pe care-o indică lochul: 3,5 Mm îl voi identifica pe lumină. În clipa aceea din noapte, când luna agonizează pe jumătate îngropată în nori, când se nasc pâclele şi incertitudinile, clipa crimei şi a adulterului, a negocierilor oneroase pe seama popoarelor şi a istoriei, clipa dezertărilor şi a evadărilor, clipa atacului şi a sinuciderii, văd născându-se din pâcle şi mare o pată de lumină fluorescentă. La început aproape sferică. Mai apoi schimbându-şi atât forma cât şi intensitatea luminoasă. Pată de lumină glisând silenţios la suprafaţa apelor. Apropiindu-se de „*Hai-Hui 2*”, pe un drum invariabil. Ca şi când ar fi luat drept reper iahtul, ori neliniştea mea. Ca şi când această neliniște ar fi fost captată de un senzor ultrasensibil instalat în centrul sferei de lumină, senzor lacom să

descifreze gradaţiile şi fluctuaţiile neliniştii în raport de distanţa faţă de sursa emitentă. Din ce în ce mai aproape, din sferică, lumina fluorescentă amintind ştiinţificul-fantastic şi obiectele neidentificate care populează spaţiile, devine proiector puternic luminând puntea joasă a unei nave stranii, fără lumini de navigaţie. Aud maşina bătând ritmic. Disting suprastructurile. Fac volta! Semnalizez disperat cu lanterna. Văd pe cineva ieşind de la comandă, proiectorul îşi trece antenele de lumină albă peste *„Hai-Hui 2"*, apoi nava aceea stranie mă dublează sub un cablu, redevenind sferă luminoasă, din ce în ce mai mică, resorbindu-se în mare şi depărtare. Apoi, ca şi când ar fi fost tras un semnal, dintr-un anumit punct al orizontului, mereu acelaşi, văd născându-se la intervale cvasiegale mici gămălii, fosforescente, care cresc vizibil, ca în timp scurt să identifice luminile de drum ale navelor ieşite din sacul fermecat plin cu artificii al Bosforului. Când punctele luminoase ajung la un anumit loc geografic al acestei nopţi halucinante, îşi schimbă direcţia, după raţiuni exacte. Unele o iau spre nord-vest. Altele spre nord-est. Altele spre estnord-est. Adică spre *„Hai-Hui 2"*. Spectacolul aparţine unei feerii sumbre, creatoare de angoasă şi neputinţă. Nu pot aprecia câte mile mă despart de acel punct fermecat situat sub orizont care expulzează navele una după alta; sau spre care iată, se concentrează una după alta, navele venite din tot bazinul Mării Negre. Nu pot aprecia nici distanţa care mă desparte de punctul geografic de unde navele schimbă de drum. Singurul lucru pe care-l pot aprecia exact este drumul cap la cap pe care-l ia un cargou, venind bolid asupra lui *„Hai-Hui 2"*. Mă smulg din fascinaţia nopţii funanbuleşti, în care semnele luminoase ţes întunericul, plutind între mare şi cer, revenind pe terenul ferm al raţiunii, singurul reper al acestei ore de agonie a nopţii.

Este rezonabil să las drumul vapoarelor în tribord, îmi spun, indiferent că vor face ruta sudică Batumi, sau Trabzon-Trebizonda; sau Sinope, rămânându-mi suficient loc între această rută şi coastă. Îmi mărturisesc în solitudinea cockpitului, că mi-e frică de coasta aridă, presărată cu stânci şi întinsuri, lipsită de localităţi şi faruri, inospitalieră. Nu am sondă acustică să determin adâncimea şi să mă apropii după un drum de fund, nu aud valurile spărgându-se de stânci şi nu văd decât luminile verde-roşu-alb venind cu viteză spre mine. Dacă coşcogea cargoul se foieşte atât de nonşalant, am loc şi eu, îmi zic şi pun prova pe 180. Cu atât mai mult cu cât am chef să-l întâlnesc pe Darius,

cel ajuns rege datorită inteligenţei şi iscusinţei omului său de la cai. Nu departe de aici spre sud-vest şi-a construit el podul peste Bosfor, care să-i ducă oştirea împotriva sciţilor, tot prin aceste ape a ieşit în recunoaştere la bordul unei penticostere; sau poate să fi fost triremă, şi aşa se întâmplă că, făcând geografia şi istoria bazinului Mării Negre, Herodot ajunge la geţi împreună cu Darius, oferindu-ne peste mai bine de două milenii, un punct fix şi stabil de referinţă şi atestare scrisă a existenţei noastre la Dunăre. Gândul la Herodot nu mă scapă de cargou.

Strâng vântul. Fug în întâmpinarea navei sub un unghi mic, manevră riscantă dacă acelui colos i-ar veni ideea sa abată în tribord, dar prin care sper să câştig măcar un cablu faţă de drumul cargoului în momentul trecerii prin pupa lui „*Hai-Hui 2*". Rămân gol de mine însumi sub luna roasă de ftizie, veghind în marea opacă drumul fosforescent al vapoarelor spre porturile cu fidelităţi şi infidelităţi; ori spre largul lumii plin mereu, de întrebări fără răspuns. Neagră de smoală, noaptea îşi scutură pe straiuri roiurila de aur ale stelelor, rămânând despuiată la prova, învăluită în arome tari şi fruste, ofensată de glacialitatea skipperului preocupat să-şi regăsească ingenuitatea, inocenţa şi limbajul adevărului.

BOSFORUL, HERODOT, DARIUS şi „HAI-HUI 2".

Suntem Duminică în 6 iulie, sub un soare alb, care adânceşte savant printr-un joc de nuanţe., de umbre fine şi lumină filtrată difuz, conturele şi abruptul coastei, vârfurile însorite, lavinele şi grohotişurile umbrite.

Cerul este senin, străveziu, peisajul şi „*Hai-Hui 2*" în acest peisaj de smalţuri translucide par un cadru de reclamă într-o superproducţie de gen filmată pe „*Fuji*"-color. Tot echipajul în cockpit. S-a spălat vesela. Ne bărbierim. Testăm virtuţile săpunului., Tomis", încercând să-i smulgem clăbuci în contact cu apa de mare. Bărbieriţi, roz-bombon, cu vânt de la travers, cu coasta la două cabluri, o fermecătoare coastă sălbatică, pustie, aridă, cu faleză roşietică, aproape carnală, cu cline îmblănite verde, verdele stins al unei vegetaţii sărace în clorofilă, având în prova farul Rumeli, rachetă albă în poziţia de lansare, suntem atât de bine dispuşi încât secundul desface scara de pisică şi la remorca ei se lasă în siajul iahtului. Poftеşte să fie imortalizat. Aparatele de fotografiat

ţăcăne. Simt aproape fizic detenta psihologică a echipajului. Nimeni n-a protestat când am hotărât traversada. Nimeni n-a suspinat în timpul furtunii. Băieţii. şi-au făcut carturile riguros, tandemul doctor-alpinist s-a familiarizat cu rigorile iahtului şi după furtună, ca în toate poveştile optimiste, iată şi soarele. Dublăm insula Haiirr. izada, abia o stâncă, Capul Eimastabia după care, în fundul golfului, descifrăm localitatea Kumdere, vedem lume la plajă şi ne pregătim să intrăm în Bosfor Inginerul secund rabate motorul în poziţia de marş. Vreau să-l folosim cât mai puţin. Raţiunea, preţul încă necunoscut al benzinei. În cartul meu, spre zori, a venit din est o navă de război. A trecut la niciun cablu pl în tribord şi în vana mea trufie am strâns vântul, urmărind-o cu 5 noduri pe loch. Nava era luminată cu zgârcenie. Descifram suprastructurile de oţel vopsite în culoare gris nisipie, nu părea nici distrugător, nici torpilor, mai curând un dragor sau o navă auxiliară, redusese maşinile, scotea fum abundent, punţile erau pustii, totul era fantomatic, lumina gălbuie a lămpilor de la puntea pupa, întunericul care domnea la prova, pentru că nava aceea a stopat înainte de a se îndrepta spre Bosfor şi i-am trecut foarte aproape prin tribord, fără ca cineva de pe monstrul din oţel să remarce Auzisem duduitul maşinilor. Simţeam în nări mirosul înecăoios al fumului şa pe cel al blindajelor un de o navă care m-a inhibat pe tot restul cartului. Petrecusem o noapte de vrajă sub cerul fantast care prefigura Orientul. Orientul iubit de mine. Cel al astronomilor şi al poeţilor, al geometrilor şi al înţelepţilor, al meşterilor în ajur de aramă şi argint. Orientul meditaţiei şi al echilibrului. Nava aceia îmi actualizase principiul brutal, strivitor, meschin şi stupid al Forţei. Al Forţei care-şd impune Dreptul. Al Forţei care reglează Istoria după bunul ei plac sau cart măcar încearcă să regleze Istoria. împotriva experienţei de milenii care demonstrează că nicicând şi niciunde forţa n-a depăşit stadiul vanităţii şi al stupidităţii. Sunt oameni de cultură sau numai de bine, care mă întreabă de ce notez cu atâta sârguinţă zilele şi datele în cărţile mele de călătorie; ori chiar în unele romane din *Gestele Romanilor* şi dacă nu cumva este o cochetărie care ţine de maniera secolului trecut; de dorinţa de a patina uşor în sepia scrierile respective; sau dacă nu cumva atribui fiecărei zile din calendar o putere benefică, ori malefică, legând-o de poziţia aştrilor, de fazele lunii şi de celelalte delicii spirituale ale astrologiei. De ce nu renunţ la compartimentarea asta jurnalieră şi grosieră, în favoarea fluxului continuu al memoriei, al aventurii interioare, al fantasmelor

născute de imaginaţie, al discontinuităţii. Niciodată n-am resimţit nevoia să evadez măcar formal dintr-o lume care m-ar fi înăbuşit şi pe care n-aş fi înţeles-o, să inventez procedee care să încifreze; ori pur şi simplu să fiu devorat de ambiţia stupidă de a demola pe hârtie principii de organizare cate stau în ordinea fundamentală a universului.

Discontinuitatea lui Michel Butor este o temă, o intenţie, imitatorii au transformat-o într-o reţetă. Numai superficialii şi esteţii în sine, închistaţi în formule şi palavre savante, pot rupe din complexitatea realului şi a realităţii pe cei până mai ieri ai „Noului roman". Călătoria este o progresiune continuă într-un spaţiu care-şi dezvăluie timpul absolut în calitate de martor. Unitatea de măsură interioară este ciclul diurn. Zilele săptămânii au semnificaţia părţilor prin care se realizează întregul. Dacă arhitectura este într-un fel organizarea spaţiului, iar arhitectura unei cărţi este deopotrivă organizarea inefabilului, ca şi organizarea faptului, motorul „*Veterok*" de 12 CP este concret cel care joacă rol de arhitectură la bordul lui „*Hai-Hui 2*", după ce dublăm Capul Iom şi coborâm spre gura Bosforului, Fără jocul perspectivei şi al retrospectivei, al planurilor apropiate şi îndepărtate, fără fondul timpului, aventura existenţială se reduce la aventura digestiei. În plan apropiat inginerul trage la sfori, adică smuceşte repetat sfoara. volantului, făcând aluzii transparente la originea lenei de gândire şi a economiei cu care a fost realizat motorul şi sistemul lui de protecţie împotriva umezelii. Dublăm farul Anadolu. Locurile îmi sunt familiare, Vântul din N–NV mă invită să ajutăm motorul, eu velele. Deliciul spectacolului în Bosfor este preluat de tandemul doctoralpinist. Mie îmi rămân echea şi velele. Secundului, motorul. Trece în amonte nava sovietică „*Nicolai Pirogov".* Caut din priviri locul unde şi-a fixat Darius cele două coloane de marmoră care să imortalizeze amintirea podului de vase construit peste Bosfor de arhitectul Mandrocles din Samos:

„*Pe Bosfor plin de peşte*, *Mandrocles aruncă*
Un pod, *spre pomenirea zeiţei Junona*,
Coroana lui de glorie, *o fală pentru Samos*,
Îndeplinind lui Darius, *poruncile regeşti*".

Inscripţie pe tabloul reprezentând podul, armata trecându-l, Darius pe tron privind peisajul – dăruit de Mandrocles, templul Iunonei din insula de baştină, Samos. De fapt un act de colaboraţionism cu

ocupantul. Samosul stând sub talpa imperiului persan. Aici intră în discuţie o problemă strict profesională, legată de viteza de croazieră a navelor şi un flagrant delict de exagerare la Herodot. Părintele istoriei europene scrise afirmă că lungimea Pontului este 11 100 stadii pe o lăţime de 3 300. Strabon zice 7.000 pe 2.500, unitatea de măsură fiind distanţa parcursă de nava care l-a dus la Fasis – adică Baturni – şi pe care marinarii de-atunci o rotunjiseră frumuşel la 1 300 stadii în 24 de ore. Cam mult, dacă socotim stadiul elin egal cu 100 de coţi, ceea ce ar reveni după Herodot la un marş de zi-lumină egal cu 700 stadii, adică 130 kilometri; iar cel de noapte egal cu 600 stadii sau 110 kilometri, per total 240 kilometri, adică 130 mile marine în 24 de ore, distanţă bună, acoperită greu şi de iahturi moderne, cu forme studiate la tunelul hidrodinamic, construite din materiale uşoare ca fibra de sticlă, cu velatură compusă matematic, confecţionată din dacron, în vânturi puternice şi constante, necesitând o viteză medie de 5,5 noduri. Mult. Exagerat. Incredibil. Chiar pentru cei mai cumpliţi criminali, legaţi de băncile triremelor în lanţuri şi stimulaţi cu biciul din piele de hipopotam de către şefi de echipaj la fel de criminali. Ce imaginaţie luxuriantă. Să înlănţui pe viaţă un prizonier de război la o lopată şi să-l transformi într-un „*Veterok*", care ori ce i-ai face nu scoate mai mult decât 4 noduri, asta la formele elansate ale frumoasei „*Hai-Hui 2*". Sau să fii artist plastic în România, să-l descoperi târziu pe Delvaux şi să umpli ari întregi de pânză colorată cu nuduri aeriene, având corpuri de consistenţa buretelui proaspăt pescuit. Ah, Eclesiastul, acest corb al eternelor cicluri!

Turcii sunt la pescuit stavrizi.

Nouă ne stau în prova Propontida. Kelespontul şi marea numită încă de atunci: Egeea.

Până una, alta este bine să joc rol de ghid. Magia refiinţei ţine deopotrivă de memoria locurilor şi de reîncarnare prin forţa cuvântului. Să arătăm Rumeli-Hisari şi polul lui asiatic Anadolu-Hisari. Să fi făcut cuceritorul Constantinopolului podul peste Bosfor într-un loc gol de tradiţie în acest sens? *Hai-Hui 2*", taie cu prova imaginile celor două puhoaie umane oglindite în apele duminicale, pline de bărci automobil, iahturi şi vapoare. Asia lui Darius şi Asia lui Mohamed Cuceritorul, năzuind ca o fatalitate a istoriei spre Europa prin sud; câmpiile sciţilor rămânând mereu deschise pentru nomazii Asiei Centrale… Până când acest drum în sensul rotirii soarelui pe uranisc?

— Jos velele!

Suntem în rada portului de iahting Buvuk-Bebek. Privesc lacom cheul familiar. Da. Umbrela albastră este la locul ei. Văd părul alb strălucitor ai bătrânului meu prieten Riza Vural, barcagiul. Strig şi fac semne. Riza Vural recunoaşte nava şi pavilionul. Coboară demn în barcă şi ne vine în întâmpinare. I se aruncă parâmele prova şi pupa. Ca şi atunci, ne leagă la geamanduri. Totul este neschimbat, şi familiar, ca şi când ne-am fi regăsit după o despărţire scurtă, ca şi când această escală spre Sud ar aparţine dintotdeauna memoriei mele afective, ca şi când aş fi legat peste timp amintirile foarte vechi ale unor experienţe când dramatice, când fabuloase ţinând de epoca relaţiilor cu Înalta Poartă; de amintirile foarte proaspete, fabuloase şi ele, ceva din mine intim şi adânc sălăşluind dintotdeauna pe malurile Bosforului. Riza Vural vorbeşte la fel de bine româneşte, ca şi celălalt prieten al meu Ardem Karadeniz. Iată, ne aduce o barcă la *„Hai-Hui 2* s-o avem de serviciu şi băieţii traşi la patru nasturi, harnaşaţi cu aparatele foto şi geanta cu documente, pleacă la Büyükdere să facă formalităţile, avându-l ghid şi translator de engleză pe secund. Rămân singur la bord, plăcerea fiecărui început de escală. Sunt o mie de fleacuri de pus la punct, începând cu aranjarea interiorului. Am nevoie de linişte să încropesc un plan de acţiune, unul calendaristic, să mă hotărăsc asupra unui plan de drum în Marmara, să-mi alcătuiesc programul zilei de mâine, începând cu o vizită la consulat pentru a afla amănunte în legătură cu celelalte două iahturi *„EI Constanţa "* şi *„Traian"*. Deocamdată revin la Büyük-Bebek, ei; ochiul care păstrează pe retină conturele esenţialului. Redescopăr cu satisfacţie plină de autoironie la adresa începutului de pedanterie preţioasă care mă bântuie, coordonatele care reglează dintotdeauna viaţa colectivităţilor umane: autoritatea, credinţa, activitatea laborioasă, domesticul. Niciunul din aspecte nu lipseşte în acest microunivers de vis, colorat cu tamarişti şi iazmin, cu cedri şi catarge, cu nave şi bărci automobil scrijelind Bosforul cu siaje lungi şi înspumate. Autoritatea. Sumbra autoritate imperială, zidită în piatra don canelor, în crenel ele şi în cazărm de din cetăţile, tabiile şi fortăreţele de pe ambele maluri. Rumeli-Hisari poartă şi astăzi la rampă, steagul, ca un simbol al permanenţei şi un însemn al autorităţii. Turnuri în ruină şi ziduri de cetate, cazărmi cu antene de radio şi televiziune, nave militare cu aparataj electronic, autobuze militare, întregul reţetar al autorităţii este prezent. Trecutul şi prezentul sunt aici. Primul ca

martor.

Cel de al doilea ca autoritate de referinţă. Minaretele albe, suple, ţâşnind din verdeaţă. Credinţa… Prăvăliile şi atelierele. Activitatea laborioasă. Vilele şi blocurile, căsuţele pitoreşti şi palatele: domesticul în varietatea raporturilor lui cu bogăţia şi sărăcia, mereu o problemă, de clasă, mereu o problemă politică, evidentă până la strigăt. Am îmbătrânit. Să fi devenit un strop cinic şi puţin mizantrop?

Totdeauna aici mulţimile au ieşit în stradă când sultanii n-au repurtat victoriile care să le asigure traiul, lapidându-i pe marii viziri păguboşi, ori măcar bătându-le palatele cu pietre. Multă vreme accesul la cele mai înalte demnităţi a fost deschis meritului. Incapacitatea a făcut dintr-un alături de zei, un paria. Decadenţa a început odată cu corupţia. Ştia el Caton cenzorul, de ce-a profesat intransigenţa cu atâta violenţă. De ce-a supus cenzurii viaţa opulentă, sibaritismul, corupţia magistraţilor şi a senatorilor. O ştiau şi sultanii vechi până în clipa când decadenţa bizantină nu le-a muşcat conştiinţa, răzbunând târziu căderea Constantinopolului prin decăderea Sublimei Porţi.

Automobilele îşi fâşâie pneurile pe asfaltul străzii care dublează cheul. Promenada cheu este plină de lume.

Bărcile lui Riza Vural şi Ardem Karadeniz încep să vină la ponton, vâslite de bărbaţii familişti, de tineri şi tinere, de adolescenţi şi copii. Acelaşi spectacol fascinant de duminică etajată social, de la iahtul opulenţei milionare, la vaporul curselor obişnuite cu punţile gemând de lumea biletelor ieftine; de la motor-cruizerul purtând la pupa un „*Johnson*" de 100 C.P.; ori un „*Mercury*" de acelaşi calibru, la barca închiriată de la Riza Vural; duminică îmbibată de mirosul seului căzut pe cărbuni, de ceapă prăjită şi kebab, de strigătele guturale ale negustorilor ambulanţi, apoi tăcerea bruscă, vraja intensă dinaintea înserării şi străpungând coroana seculară a dudului care veghează deopotrivă moscheea şi cafeneaua, vocea metalizată imprimată pe bandă, a muezinului. Ah, banalitatea tehnicii, corupţia şi tentaţia ei.

Seara îmi aduc echipajul la bord cu barca lui Riza Vural.

La cheu ceremonia zilei a luat sfârşit. Barcagiii au tras bărcile pe schela de podină. Riza Vural şi-a strâns umbrela de plajă, albastră, a pus totul în lădoiul de sub cheu şi s-a dus acasă. Ferestrele s-au luminat. Ca niciodată, trec patrule şi automobile militare. Ascult povestea impactului echipajului cu Istanbulul. Desigur, la Büyükdere nu s-a făcut nimic. Manele oriental, detaşarea faţă de timp, indiferenţa la timpul civil

sunt prezente. Doctorul este încântat de forfoa mulţimilor, de capacitatea uluitoare a negustorilor ambulanţi de a vinde cele mai de neînchipuit obiecte şi de aceea a cumpărătorilor de a pierde vremea în faţa celei mai rudimentare tarabe de vândut nimicul. Îmi semnalează acum prezenţa militarilor înarmaţi, cu mâna pe trăgacele puştilor mitralieră şi reconsider imediat ştirile din ziare despre recrudescenţa terorismului. Au ajuns la Sfânta Sofia după ora de închidere. Văzându-le dezamăgirea, santinela telefonează celor din interior. Doctorul se emoţionează la gestul soldatului. Porţile nu se deschid, dar santinela se alege cu o poză, pentru care şi-a luat ţinuta marţială de rigoare.

Apoi vine noaptea, cu feeria ei de lumini, cu clipocitul apelor şi cu perdelele de catifea ale cerului căzând moale peste Bosforul giuvaier, bătut în diamanticale.

DIN NOU LA ISTANBUL!

Luni 7 iulie de dimineaţă vrem să lichidăm cu formalităţile, ca să nu prelungim şederea mai mult de două zile. Am realizat atapa Tomis-Istanbul în trei zile şi trei nopţi de marş, ceea ce este excelent. Fiecare oră câştigată acum, ne împinge cu o oră mai departe spre Sud.

Alpinistul rămâne de vardie. Geamandura de la prova ne-a zgâriat ambele borduri în mod brutal şi urât. Trebuie să lăcuim întregul corp deasupra liniei de plutire până în copastie. Luăm autobuzul şi vin în contact cu rata inflaţiei. Din 3 lire, cât am plătit acum doi ani, biletul s-a făcut 5 lire. Stupefiant este preţul benzinei. De la 5,45 lire în 1978, cu trei lire mai mult decât în 1977, benzina normală s-a făcut… 35,50 lire. Secundul şi cu mine purtăm ţinuta de iahting, doctorul este în „civil", iată-ne în faţa ghişeelor de cristal de la Galata, marele port comercial al Istanbulului. Poliţistul cu „Colţul*", bătându-i şoldul ne refuză net. Formele se fac la Büyükdere. Asta o ştim de la carte. Dar tot la carte scrie că se pot face şi la Galata. Le-am făcut aici în 1978. Secundul devine elocvent. Vorbeşte engleza fluent, explică, devenim toţi elocvenţi când îşi face apariţia o foarte frumoasă anatoliană în uniformă care încearcă să ne explice ceva în genul „aceea a fost în 78; astăzi suntem în 80", sau aşa ceva; lângă noi ascultă o pereche civilă, tot cu paşapoartele în mână; facem câteva complimente la adresa birocraţiei, desigur în limba noastră maternă şi stupoare, doamna de alături spune:

— Aşa am păţit noi ieri!… Trebuie să mergem la Büyükdere!

Este căpităneasa unui iaht polonez, staţionat într-un port pescăresc la Sud de Istanbul: Kum-Kapî. Însoţitorul, unul din membrii echipajului. Zveltă, tunsă scurt, energică, skipperul iahtului polonez vorbeşte o românească perfectă, fluidă, aleasă. Cele două echipaje se despart cu promisiunea unei vizite. Promisiune protocolară, de circumstanţă, pentru că suntem la Bebek, în amonte de Istanbul şi când vom pleca ieşim direct în Marmara, fără a escală intermediară, la câteva mile în aval. Doctorul este de acord să mă însoţească la consulat. Cândva am urcat acolo cu Stela, cunoşteam vag direcţia şi câteva puncte mari de reper. Peisajul istanbulez s-a îmbogăţit cu soldaţi. În afara patrulelor pe ambele trotuare ale străzilor, ţinând armamentul în poziţie de tragere, fiecare instituţie publică şi toate băncile sunt păzite de soldaţi în kaki, puvtând berete albastre, cu degetul pe trăgaci şi încărcătoarele puse. Se poartă cu dezinvoltură puşca mitralieră şi carabina automată. În pofida acestei desfăşurări de forţe, ieri seară a fost asasinat aici, la Istanbul, om fost prim-ministru. Fotografia color, crudă, obraz maculat de sânge, în jurnalele de dimineaţă. Larma oraşului, ritmul lui, forfota, nu au nimic din lentoarea tradiţională. Pitorescul îţi invadează retina la fiecare pas.

Mă farmecă zarzavageriile cu panerele lor plate din papură şi răchită, pe care sunt clădite savant mormanele de zarzavaturi şi roşii uriaşe, spălate, aranjate cu gust, udate, apoi i ructăriile şi, exuberante, florăriile aducând cu picturile exotice ale „vameşului" Rousseau, ori cu acea miraculoasă „La Forêt" a lui Paul Delvaux. Plantele agăţătoare aranjate savant Creează o lume de umbra verde, percutată de culorile carnale, groase, ale unor flori sudice, necunoscute, totul într-o orgie coloristică aproape de magie, incantaţie, surealism şi erotism sublimat.

Urcăm spre cunoscuta piaţă Taksim, printre altele sediul Radioteleviziunii, unde ştiu că pe străzile comerciale imediate se află consulatul nostru şi cel francez.

Este timp să recepţionez starea de spirit a doctorului. Gândurile lui legate de croazieră. Secundul este un tip frigid, calculat, industrios, egoist, plin de sine, bun tehnician, mereu în rezervă, mereu supravegheat şi autocenzurat, fără efuziuni, ordonat şi exact, un inginer electronist impecabil. Alpinistul, băiat bun, necunoscut, disciplinat şi săritor este un pasager. Gândul echipajului circumterestru mă ronţăie. De flerul în a descoperi oamenii potriviţi rezidă succesul. Oameni potriviţi, care să nu vină în conflict cu marea şi servituţile grele ale vieţii de bord. Doctorul este un candidat. Fişa lui pasională este plină la refuz.

A iubit marea de mic. A fost şi a rămas fascinaţia şi visul, locul împlinirii interioare planare. S-a edificat interior în această dimensiune, Lectura lui de gen este bogată, dar neselectivă. Priceperea tehnică mediocră. Rezistenţa, deocamdată, excelentă. Umorul Ia postul lui. Îmi este simpatic şi nu i-o arăt din prudenţă. Politeţea de modă veche mă reconfortează. Chiar atunci când pozează în „băiat de comitet" şi foloseşte argoul moment la care fac mutră constipată şi scârbită) pentru detentă; rămâne acelaşi bonom blând şi durduliu* gata să te întrebe unde te doare, solicitându-ţi amabil să scoţi limba şi să zici „aaa". Urcăm deci pieptiş pe străzi mirosind a canale desfundate, în rigolele cărora curg şuvoaiele de apă de la spălatul zarzavaturilor, sau de la spălatul trotuarelor. Ţin o direcţie generală onestă, dar consulatul se află la o distanţă venerabilă. Încurc străzile, trecând din cele labirintice şi întunecoase, pe artere comerciale fastuoase, cu glisierele cafenelelor deschise prin care vedem zeci de bărbaţi solizi, mustăcioşi, eleganţi, bându-şi ceaiul şi jucând table. Ori pun la cale afaceri, ori sunt rentieri, ori au la dispoziţie însăşi cheile de la seiful timpului. Transpirăm şi urcăm, exerciţiu binevenit. Din întrebare în întrebare ajungem la consulatul francez unde poliţistul ne lămureşte urgent. La doi paşi, după colţ... consulatul ferecat, sunt zile de izbelişte, uşa întredeschisă parcimonios, declaraţia de identitate, înăuntru răcoare, telexul nu funcţionează, las o notă pentru Agerpres, aflu că cele două iahturi au trecut spre Egeea, reprezentantul Navromului se află plecat undeva cu o treabă, în general am impresia că am devenit brusc suspect şi că incomodez. Straniu, îmi spun, am mai avut aceeaşi senzaţie la diverse ocazii în contact cu personalul de ambasadă de pe diferite latitudini şi meridiane; şi de diferite ierarhii; care încearcă să pună între tine şi el o distanţă ierarhică astronomică, chestiunea mi se pare rizibilă, într-un fel grotescă şi glacializat îmi iau doctorul şi mă eclipsez. Sper ca nota mea să fie cumva transmisă în ciuda telexului defect. Zăduf... Consider încheiată obligaţia cetăţenească. Coborâm în Galata. Pantă abruptă, stradă pietruită cu piatră de râu, un maidan cu iarba sfârlogită, balcon deschis spre Bosfor şi Marmara şi acolo, în fundal, tăind azuritul apelor şi pâcla străvezie de deasupra mării, un colos negru roşcat culcat în gura Bosforului, un uriaş cetaceu barând orizontul. Aspră şi necruţătoare strângere de inimă. „*Independenţa*". Cel mai mare petrolier al flotei noastre. Abordat stupid şi criminal de un mineralier grec. Majoritatea echipajului a pierit în flăcări. Reconstitui scena. Văd flăcările uriaşe

lingând trupul navei, văd marea arzând, văd echipajul, torţe umane încercând salvarea, aud până aici detunătura cumplită a exploziei. Mi-am stricat ziua. Mi-e lehamite de turism pedestru. Sub piciorul abrupt al pantei se află un depozit al muzeului militar, probabil pentru piese străvechi de artilerie. În curte zac câteva ţevi de tun aparţinând Evului de mijloc, cu ornamentaţii în arabescuri de toată minunea. Urcă doi soldaţi, care doresc să se fotografieze cu noi. Trec la mijloc şi doctorul ne imortalizează color. Ne întoarcem la *„Hai-Hui 2"*. Bravii bătrâni Riza Vural şi Ardem Karadeniz, văzându-mă cătrănit din pricina juliturilor scrijilate de geamanduri pe corpul iahtului, au adus lac şi din bărcile lor au curăţat şi lăcuit întregul bordaj. Un gest de neuitat, care mă emoţionează şi umanizează. După masă dau liber echipajului. Rămân să fac plajă, să privesc Bosforul şi să-mi întocmesc planul de drum. Suntem în a doua zi de escală fără să ne fi îndeplinit formalităţile de rigoare. Hotărăsc ca mâine de dimineaţă să ne prezentăm în păr la Büyükdere, conform indicaţiilor oficiale date la Galata şi imediat ce vom avea vizele să molăm parâmele şi să punem prova pe Dardanele. Am expediat în ţară câteva ilustrate. Singur la bord încerc să tai fluxul sentimental care se cuplează la memoria afectivă şi amândouă îmi creează un câmp magnetic ciudat, având mereu unul din poli la Grădiştea pe Argeş. Nu este tocmai starea de spirit cea mai potrivită pentru un skipper dublat de un călător avid de substanţă. Ştiu că-mi lipseşte răceala care detaşează şi poate, obiectivizează. Răceala analistului indiferent la istoricitate, concentrat pe clipă, gata să riposteze momentului fără să conecteze judecata perspectivei şi pe aceea din perspectivă. Este o infirmitate care conduce la o boală ţinând într-un fel de oftalmologie. Boală care se manifestă printr-o juxtapunere a aceleiaşi imagini în timp. Printr-o deformare a globului ocular şi a sistemului său de percepţie, astfel că, privind de pe punte donjonul central de la Rumeli-Hisarî, piatră cenuşie masivă, crenele şi singurătate, văd acolo şiruri de cămile, de boi şi nenumărate atelaje cărând piatra, văd forfota mulţimilor de robi lucrând la ziduri, lăncile de spahii de Asia galopând spre Bizanţ cu pelerinele din mătase galbenă fluturând şi la această deformaţie supărătoare a retinei lacomă de forme inedite, de culori niciodată văzute, se asociază deformaţia în lanţ a celorlalte simţuri, pentru că pe Bosfor curg arome stranii pe care simţul meu olfactic le percepe cu acuitate; mirosul pieilor tăbăcite, al şeilor şi al scuturilor încinse de soare, al sudorii umane amestecat cu al sudorii animalelor de povară,

cel iute şi puturos al cămilelor, apoi. când se schimbă vântul, aromele perfide din cortul lui Ayhan Mehleşi timariotul de la Oguzeli, la sud de Gaziantep, nu departe de Siria, cel mai renumit traficant de droguri şi parfumuri legat prin jurământ cu arabii cărvănari care-i aduc moscul. Şi, cum s-ar abţine auzul de la acest sabat şi n-ar selecta zbârnâitul insipid şi doldora de decibeli al motoarelor „*Johnson*", „*Mercury*", „*Evinroude*", de şopotul apei bătută cu lopeţile, de blinda melodie tărăgănată alunecând pe ape venită de pe terasele din marmoră ghirlandată, sau de strigătele războinice „ay, ay" scoase de ienicerii de cetate trecuţi în revistă pe una din strapontinele donjonului? Blestemată să fie această pluralitate existenţială şi acest sincronism, bonducând mereu, dincolo de formele perceptibile, la judecăţi care mă fac să râd cu un ochi şi să plâng cu celălalt. Spune Bizantium-Constantinopole-Istanbul şi ai să înţelegi de ce râd cu un ochi şi plâng cu celălalt. Noaptea coboară leneş, băieţii sunt sid eraţi şi înspăimântaţi de contrastele metropolei-sinteză şi *Marţi în 8 iulie* harnaşaţi în iahtsmani, skipperul cărând geanta cu documentele, bărbieriţi şi O.K. lăsăm iahtul în grija barcagiilor prieteni şi urcăm demni în autobuzul etuvă cu direcţia Büyükdere. Acest Büyükdere, port; vamă şi sediu ai formalităţilor obligatorii pentru toate navele care vin din Marea Neagră, este un golf adânc în coasta europeană la puţine mile de la intrarea în Bosfor, golf plin de nave, iahturi, calce, mahune şi tot ceea ce se poate imagina că deţine o fărâmă de flotabilitate.

Panglica de asfalt şerpuieşte între Bosfor şi coasta abruptă, când împădurită, când plină de vile cochete, colţuri paradiziace cu grădini exuberante, garaje pentru bărci, terase-debarcader şi terase-strand, totul aparţinând suveranităţii intimului şi familialului, acest tot dominat de vivacitatea culorilor pastel, bleuri străvezii; ori gal-Ibenuri mătăsoase, şofraniuri delicate, pete de lumină pe verdele mat al cedrilor şi platanilor seculari; marmora vineţie, dantelată bogat a vechilor palate, apoi coborâm, vedem soldaţii cu degetul pe trăgaci şi ne începem corvoada.

Poliţia va pune parafa; după ce ne-o va pune vama, vama ne-o va pune după ce vom obţine parafa carantinei; carantina nu este în aceeaşi clădire, va trebui s-a găsim. Căutăm desfăşuraţi în trăgători, toată lumea ştie unde este carantina, dar nimeni nu ştie de-adevărat, ne luăm după semne secrete şi, în sfârşit, ajungem.

Un ponton. O grădină pe malul golfului, cu un pin maritim în

mijloc. O clădire veche, un birou curat şi un bărbat zâmbitor. Da! Ni se va pune ştampila. Medicul este plecat cu şalupa la navele care intră în Bosfor. Când va reveni? Cine-o poate şti? Să luăm loc la masa de sub pin. Răbdare. E atât de frumos aici. Iată formularele bilingve: în turcă şi engleză. Secundul le mormăie şi traduce nazal, completez câteva rubrici, nu ne uităm pe verso, apoi apare „puştiul", adică băieţelul de la 8 la 12 ani (o mai veche pasiune autohtonă), băieţelul sărac, slujitor la toate, perspicace şi învăţat cu munca, camerier şi curier, grădinar şi în cazul nostru mecanicul unei nenorocite de motorete, mai mult bicicletă cu motor în stare de semiepavă. Băieţelul subdezvoltat fizic, cu ochii sclipind de inteligenţă, spală sârguincios ferotenia, ne zâmpeşte, se interesează de soarta celor patru mahmuri. Dispare şi apare cu o tavă pe care sunt patru filigene miniaturale cu ceai şi farfurioara cu zahărul cubic adiacent.

— Cine plăteşte, mârâi, handicapat de preţul pieţii.

— Skipperul, răspunde echipajul, zâmbind angelic.

Refuz tava. Oroare. Băieţelul se miră până la mirarea absolută. Apare în pragul biroului posesorul local al timpului. Nu se poate să refuzăm. Ştiu că i-am jigni profund, refuzând trataţia. Bem ceaiul. Fac măcar economie la zahăr. Ceaiul amărui îmi lavează ficatul. Echipajul este pus să mă decaveze. Face abuz de zahăr, incitant de doctor care nu vrea să ştie de diabetul cu care-i ameninţ.

Am în servietă pliante şi cărţi poştale cu nava-şcoală „*Mircea*" rămase din călătoria transatlantică. Îi dau puştiului un pliant. Răspuns, puştiul dispare şi de data asta apare un chelner adevărat, aducând altă porţie de ceai.

Sunt un tip ruinat. Nu singurul în istoria mondială a ceaiului, îmi spun. Două trataţii în timp de 30 de minute. Dacă doctorul mai întârzie o oră! Doctorul! Evrika! Dar pe Allah, avem doctorul nostru… A nu! ni se răspunde zâmbind… Presimt plutind în aer. a treia trataţie. Măcar s-o reduc la o pătrime… Desigur. Echipajul poate pleca. Rămâne numai skipperul. Asta după două ore de aşteptare în patru. Echipajul primeşte vestea cu entuziasm suspect. Lasă skipperul amanet pentru ceai (avem la iaht zeci de pacheţele de ceai extrachinezesc, uite că nu m-am gândit să iau câteva) şi o şterge la navă s-o pregătească de marş. Hotărât. cum obţin vizele, ne eclipsăm. Beau filosofic, sub privirea aprobatoare a puştiului, al treilea ceai personal, al nouălea pe lista totalului. Dacă este bal, bal să fie. Pliantul cu „*Mircea*" face carieră.

Stau de trei ore sub pinul aromat şi realizez performanţa de a savura cele douăzeci de grame de ceai lichid printr-o infinitate de palpări cu vârful limbii, într-un timp record, şaizeci de minute, lucru care, vizibil, stârneşte admiraţia fără rezerve a Gavrochului.

În sfârşit, şalupa. Doctorul amabil nici gând să mă consulte, măcar în calitatea mea de reprezentant al echipajului. Uluitor! îmi completează formularul cu mâna stângă şi cu o viteză aiuritoare. Gata. La vamă… Ah, nu! La Galata!… La poliţie!… Ah, nu? La Galata!… Bine dar la Galata mi s-a spus că… Zâmbete. Oamenii joacă table şi fiecare are la şold un „Colţ 45" purtat à la cow-boy, cu patul afară din toc… Mă uit la ceas. Au trecut patru ore. Spumeg. Ceaiul?… A fost o trataţie amicală! Un gest de ospitalitate. În autobuz controlez documentele semnate de doctor. Pe verso sunt rubrici numerotate şi deasupra scrie „Liste" şi încă ceva. Probabil lista echipajului. Ros de umor negru completez patru rubrici cu numele noastre. Să nu mai pierdem timpul, la Galata.

Mă precipit în trombă la cheu. Băieţii sunt la bord. Trebăluiesc… Vine doctorul cu barca şi mă ia de la ponton.

Gata! Plecăm cu iahtul la Galata, îl acostăm la cheul vămii şi al gării maritime, în cinci minute lichidăm şi ieşim în Marmara. Navigăm la noapte, în axul ei, departe de drumul vapoarelor. Doctore, pregăteşte te rog pungile pentru cei doi bătrâni. Conserve, ceai, ţigări…

— Ar trebui să fim mai economi!…

— Am zis! Gata motorul?… Sus randa. Mola pupa. Bătrânii sunt lângă iahl în bărcile lor de pescuit şi plimbări familiale pe Bosfor.

Umbrela albastră la locul ei. Părul alb strălucitor al lui Riza Vural, trăsăturile adânci, calmul şi încă forţa mişcărilor.

— La revedere!

— Drum bun!

— Mola prova.

Motorul la ralanti! Cuplează-l!… Virez şi cu viteză repede ajunsă la 5 noduri dublăm semnalul luminos din radă şi intrăm în şuvoiul puternic de la Cap Arnavutkioi, acolo unde rândul trecut… Navigăm în aval cu randa şi motorul. Preocupat de manevrele de plecare n-am depistat conspiraţia doctor-alpinist, desfăşurată sub nasul meu lipsit de vigilenţă. Doctorul joacă rol de tampon între intransigenţa skipperului şi viciu. Rol de înţelegător, om larg în principii, de bun şi amabil. Când ia cutiile de ţigări de la „protocol", pentru cei doi bătrâni, greşeşte cu una în plus, supravegheat lacom de alpinist, cutie pe care o „scapă" şi „uită"

între treptele scării, unde o găseşte alpinistul, tot din întâmplare.

De ce această digresiune!

Simplu… Unul din cele mai cumplite pericole la bordul unui iaht mic, este focul la bord. Poate izbucni de la butelia de aragaz, de la instalaţia electrică defectă, de la fumat, de la benzina manipulată imprudent, sau de la electricitatea statică atunci când în zilele foarte călduroase se face alimentarea cu benzină pe un iaht metalic. Am căutat să evit sursele, spre a elimina la minimum factorii de risc.

Bilanţul exploziilor în mare şi al dispariţiilor inexplicabile de iahturi excelent dotate este trist şi îngrijorător. „Înţelegerea" unui viciu, dacă mă Iasă indiferent atunci când viciul nu devine un pericol pentru alţii, mă radicalizează total, atunci când devine pericol pentru o colectivitate cât de restrânsă, sau pune în pericol realizarea unei teme.

Este absurd să ardem în mare pentru că unul din noi simte plăcerea să-şi umple alveolele cu fum. Scurt şi fără comentarii. Nu sosise în Bosfor, încă, clipa lecţiei care pentru bravul doctor samaritean ar fi trebuit să fie definitivă şi necruţătoare, dar iată că, trecând pe sub podul Europa-Asia, vedem legat la geamanduri enorme, mineralierul care a torpilat petrolierul „*Independenţa*".

Ca orice agresor care foloseşte surprinderea, mineralierul este cvasi-intact. Doar prova şi puntea prova poartă semnele incendiului mortal provocat navei noastre.

Acelaşi Bosfor pitoresc, supraîncărcat cu nave de toate sorturile, acelaşi Dolmabahce, palat din marmoră vineţie cu esplanade largi deschise spre Marmara, insule şi Asia Mică, aceeaşi ştiinţă străveche de a umaniza peisajul prin arhitectură; de a integra armonios cupola şi minaretul, albul şi faianţeria, marmora şi culorile pastelate, piatra şi fierul forjat în peisajul cu Bosfor, Marmara, cer şi faleze înalte, ori dealuri abrupte dominate de coroanele platanilor şi ale pinilor maritimi, de filigranul tamariştilor şi de verdele gras al yasminului. Îmi cenzurez evaziunea lirică. Este prea densă circulaţia şi prea navigă fiecare unde-l duce nevoia. Dublăm palatul Dolmabahce. Cheul supraaglomerat de la Galata mă inhibă. Cheu din beton, fără protecţia pe care-o oferă, anvelopele vechi, bătut puternic de valurile stârnite de miile de nave de toate sorturile şi tonajele care se vântură în gura largă a Cornului de aur. Doctorul şi alpinistul fixează baloanele de acostare în tribord. Vameşii se grăbesc să prindă parâmele şi să ne lege la babale. Secundul gătit de rigoare preia actele. Meticulos cum este, citeşte documentele carantinei.

Face figură lungă atunci când citeşte isprava mea de pe verso. Acolo erau rubrici destinate decedaţilor de la bord, ca şi cauzele acestor decese, o măsură impusă mai ales de epidemiile care bântuie Orientul: ciuma şi holera. Aici notasem eu cu osârdie, în ordine, numele întregului echipaj…

Secundul pleacă. Rămânem să protejăm iahtul de conflictul cu cheul. Doctorul şi alpinistul intră în acţiune mânuind cangea, dublind baloanele, împingând nava cu piciorul. Aşteptarea devine canon. Fiecare minut, o veşnicie. Valurile plescăitoare nu ne dau răgaz să ne tragem sufletul, cu toate că escala ar putea deveni centrul unei superbe prospecţiuni circulare. Ne aflăm prin apropierea locului unde bizantinii fixaseră unul din capetele lanţului uriaş cu care închideau accesul navelor inamice în Cornul de aur.

Blestemate valuri. Trag cu coada ochiului la una din cele şapte coline ale Istanbulului (fără să pot amănunţi sensul numărului şapte în concepţia celor vechi, concepţie născătoare de splendori urbanistice, care, expulzată de instaurarea ştiinţei fără eresuri şi suprestiţii naşte platitudinea, monotonia şi seria), adică la colina dintre Cornul de aur şi Marmara, acolo unde văd cupolele Sfintei Sofii, minaretele adăugate de Cuceritor, palatul de la Topkapî, vechea Acropolis şi parcul Gulhane. Inutilă ori ce încercare de divagaţie. De resorbţie în timpul şi spaţiul real al acestui loc de excepţie într-o Europă cunoscând doar produsele şi derivatele europenismului. Contactul dintre Orient şi Occident, dintre meditaţie şi raţiunea utilitarului, dintre proroc şi previziune, dintre algebra descoperirii de sine şi aceea a descoperirii drumului pământeanului spre cosmos, dintre subtilitatea şi rafinamentul liniei curbe şi aroganţa intempestivă a liniei drepte. Apare secundul mahmur şi sătul.

— Galata, yok forme. Nu se acceptă. Să le facă cei de la Büyükdere… Este obligaţia lor… Să te dai de ceasul morţii. Iată implicaţia subtilităţii liniei curbe în viaţa practică a cotidianului. Aici nu putem sta. Să consumăm jumătate din rezerva de combustibil ca să urcăm cele 6 mile în contra curentului, un non sens.

— Motorul la ralanti!

— Mola parâmele prova – pupa! Am decis. Ieşim în Marmara.

Acostăm în cel dintâi port de iahting, ori pescăresc de pe coasta vechiului Istanbul şi secundul – se deplasează la Büyükdere cu mijloacele de transport în comun. Vine cu vizele, chiar dacă va fi nevoit

să ucidă pentru a le obţine.

Tăiem Cornul de aur manevrând mereu, să evităm pasagerele care vin şi pleacă de la cele două gări maritime principale: Haydarpaşa şi Galata. Evităm caicele, şalupele de pasageri sau marfă, bărcile de toate sorturile, scăpăm teferi şi, dublând capul Sarayburnu, ne apropiem la un cablu de faleza istanbuleză. Peisajul este de zile mari. În tribord un petec de mare plin cu bărci, stânci, coasta pietruită şi diguită, şoseaua de asfalt pe patru benzi, calea ferată, piciorul pantei dublat de zidul de incintă al vechiului Bizanţ, o ruină când locuită, când maidan, sus la creastă complexul imperial şi moscheile proiectate pe un cer stăveziu până la incolor. În babord Marea Marmara, epava petrolierului nostru, agonizând încă, culcat într-un bord, navele albe de pasageri şi bătută de un soare ocru, coasta anatoliană. În dreapta forfotă de maşini, în stânga forfotă de nave. De jur-împrejur zeci de bărci cu pescari de stavrizi. Dublăm Ahârkapi. Vedem cazinourile, lumea, debarcaderele, probabil în cutele acelei coaste au fost vechile porturi bizantine Sophianus, ori Contoscalion, ori mai spre vest, Heptasealon, sunt foarte atent la dimensiunile bărcilor acostate la dig şi văd limpede că majoritatea sunt doar debarcadere improvizate, singurul port cu acvatoriul îndiguit şi balizat fiind cel pescăresc de la Kumkapî.

Este acolo o înghesuială notabilă de catarge şi suprastructuri, de pescari cu bărcile lor, de şalupete care intră şi ies; dar motorul ne merge rotund aşa că, stăpâni pe manevră, ne apropiem de gura portului, o construcţie se pare tipizată, pe care o vom întâlni mereu în Turcia maritimă acest uriaş plămân al ţării. Adică refugiul natural protejat cu un dig solid, din beton, pe direcţia vântului dominant, cu o intrare îngustă, prevăzută cu lumini şi desigur cu o densitate uluitoare de nave la cheuri, ca şi când jumătate din populaţie s-ar compune din marinari şi pescari.

Echipajul este la posturi. Filmul intrării devine pasionant. La uscat sunt înghesuite bord în bord zeci de calce pescăreşti. La cheul dinspre larg câteva cargouri de mic tonaj, apoi calce enorme, din lemn, caice-cargou, cu forme tradiţionale, piturate în culori vii şi vesele. În prova lor, iahturi. În fundul acvatoriului iahtul polonez

„*Orca*”, un iaht danez enorm armat în *ketck*, „*Rosa*”, un loc gol la cheu între ele, apoi alte calce şi un fel de şantier de reparaţii, cu o cală din scânduri pe care stau cocoţate tot felul de semiepave, apă plină de motorină şi mari grămezi plutitoare din resturi eterogene, pescari şi

băieţi de port la plajă pe dig, facem manevra şi acostăm bucuroşi de locul găsit liber, abia strecurându-ne printre navele înghesuite. Cei de pe cheu ne fac semne de regret. Nu se poate acolo. Este locul caicelor plecate la pescuit. Se vor întoarce diseară. Au nevoie de loc pe cheu să-şi scuture năvoadele. Înţelegem, folosindu-ne de engleza secundului, gesturi, semne şi bunăvoinţă mai ales. Băieţii sar pe cheti şi trag iahtul bord în bord cu „*Rosa*", aruncând parâma fiinţei androgine de pe puntea *ketch-ului* danez, pricepută de altfel în mânuirea acesteia. „*Rosa*" este un fel de ruină din fibră, piturată galben, cu balcoanele rupte sau sărite din buloane, cu catarge din lemn tânjind după lac, scorojite şi înnegrite, într-o avansată stare de murdărie şi decrepitudine. Fiinţa androgină începe să-şi precizeze sexul.

Se pare că este o foarte tânără fată, sau o şi mai tânără femeie, desculţă, purtând acel comod *blue jeans*, care de mult a încetat să mai fie *blue* şi din *jeans* n-au mai rămas decât peticele suprapuse pitoresc, poartă ochelari, plete, are nasul elrn, este arsă de soare, durdulie şi de foarte multă vreme nespălată. Să aibă 16 ani? Să aibă 18? Mestecă gumă, s-a aşezat pe cabină şi ne priveşte în creştet, „*Rosa*" fiind un 13 metri comod, făcut pentru croaziere îndelungate. Fratele, ori prietenul ei este plecat în oraş. Înţelegem că vagabondează din port în port şi că aşteaptă un mandat de acasă, spre a putea pleca mai departe.

Spre uşurarea noastră, secundul nu are nevoie de mandat spre a pleca la Büyükdere. Posedă lirele necesare autobuzelor în număr de patru şi pleacă mormăind, ducând cu el toate actele bordului. Trebăluim, când îşi face apariţia „*pania căpitan*" de la „*Orca*", să ne invite la bord. Când am plecat de la Bebek, moş Riza Vural ne-a dăruit în semn de prietenie o creangă de magnolia plină de flori. O dăruiesc „*paniei căpitan*" legată de România printr-o bună parte din viaţa ei. Refugiată la noi împreună eu sutele de mii de polonezi fugiţi din faţa invaziei hitleriste, a rămas la Bucureşti destui ani ca să înveţe limba şi să devină! & tr-un fel bucureşteancă. O întreb cum se descurcă la comandă.

— Bine!

— Dar cu echipajul?

— Ah!... Este limpede. Să mergem la „*ORCA*", traversând „*Rosa*" unde fata cu ochelari trăieşte lenea aparentă a înserării. Ajungem la iahtul polonez escaladând puntea unui caic-pescador. O foarte frumoasă ambarcaţie de 12 m., puţintel înghesuită, având careul amenajat clasic, bucătăria în babord lângă scară, pandant în tribord masa de navigaţie

cu faţa spre pupa; câte două cuşete suprapuse în fiecare bord. la mijloc masa, spre cabina prova piciorul catargului. Echipajul din şase. Încă o tânără şi atletică poloneză, un medic, un fost ofiţer din infanteria marnă poloneză cam de vârsta mea. care-a gustat prizonieratul în lagărele hitleriste, un tânăr bărbos care se ocupă de reclame la ziare şi un alt tânăr care nu-şi precizează identitatea. Polonezii sunt ospitalieri, este cel dintâi iaht românesc pe care-l întâlnesc, ne aduc gustări preparate şi aranjate cu gust. ne oferă coniac; noi am adus conserve excelente şi votcă. Vorbim despre iahturi şi iahting. Iahtul lor aparţine unui club polonez şi este bazat la Varna.

Echipajele se formează în Polonia şi închiriază iahtul contra 1.000 zloţi, plus 10 dolari de persoană.

Primul echipaj vine la Varna cu avionul sau cu trenul, naviga la Pireu, unde este schimbat de alte echipaje care naviga în insule. Ultimul echipaj aduce iahtul la Varna, dezarmându-i şi pregătindu-l pentru iernat. Echipajul actual a navigat în Baltica… "*pania căpitan*" făcând şi o croazieră în Suedia. Polonezii şi-au ridicat iahtingul de croazieră la nivel mondial. Câteva din iahturile lor de 13 m le-am văzut peste ocean, în Bermude şi la New York. Există o lume mondială a iahtingului, dincolo de rigorile frontierelor şi ale politicii. O lume a oamenilor îndrăgostiţi de mare, care transformă locul unde iahturile lor sunt acostate, în microuniversuri ale unui internaţionalism larg şi omenesc, în oaze fraterne ale solidarităţii şi respectului, în şcoli orale ale marinaritului, cunoaşterii mării şi navigaţiei cu vele. Se pare că celor de pe., *Orca*" le-ar prinde bine câteva conserve. Îi invit la bordul lui „*Hai-Hui 2*".

Când ne întoarcem, fiinţa de la „*Rosa*" ronţăie un coltuc de pâine. În mod sigur nu-i sosise mandatul. Solicit bunăvoinţa doctorului, rugându-l să umble la cambuză şi să-i ofere navigatoarei o cutie de conserve. Doctorul mă acuză de risipă. Mârâie, mormăie, se foieşte şi până la urmă se îndură să lipsească cambuza de câteva porţii în folosul celor: de la „*Rosa*".

Mă impresionează simplitatea cu care fata cu ochelari primeşte darul şi mai ales faptul că dispare în cabină, se spală şi se schimbă, onorând cina într-o vestimentaţie civilizată. N-am niciun fel de morgă, detest profund comicăriile prin care se subliniază diferenţierea socială şi ierarhică, pentru mine democraţia este un sacru atribut al umanităţii; dar de aici până să accept jegul ca expresie a libertăţii şi egalităţii este cale lungă.

Întârzierea secundului începe să ne îngrijoreze. Este noapte de-a binelea, oraşul stă sub tensiune, o rafală scăpată aiurea nu poate fi deturnată şi secundul întârzie mult peste ora probabilă a sosirii. Stăm de veghe, aşteptându-l. Vine mult după miezul nopţii, după ce a traversat Istanbulul vechi cu piciorul, aventură riscantă prin labirintul întunecos al stradelelor. A fost la Büyükdere, unde vama şi poliţia au fost de acord că ar trebui să facă formalităţile, punându-l să aştepte până la sosirea nu se ştie cui. După parlamentări îndelungate, după ce a fost uitat pe o bancă şi redescoperit ca din întâmplare, cineva, în câteva minute i-a pus toate parafele necesare. Târziu, simt prin somn lunecarea unei bărci în lungul bordului.

Mă preling în cockpit. Nu este halucinaţie, nici vis. Barca este acolo, cu un tip în negru la rame. Surprins de apariţia mea, tipul ramează puternic şi neauzit, dispărând în înghesuiala caicelor de la cheu. Apoi portul se umple de larmă. Sosesc cele două caice-pescadoare, acostând bord în bord la porţiunea de cheu pe care-o ocupasem cu *„Hai-Hui 2”*. Straşnică surpriză dacă mă încăpăţânam să rămân acolo. Punţile sunt iluminate cu proiectoare.

Plasa de pescuit este adunată pe punte, în vrac. Se văd lucind argintiu solzii peştilor rămaşi acolo. Miroase intens a peşte şi a sare. Este timpul să mă culc, aşa cum o fac pescarii veniţi din mare… Mâine începe un nou capitol al aventurii noastre.

ÎN MARMARA

Miercuri 9 iulie la orele 05.35 echipajul se află la posturile de plecare. Nicio mişcare în portul Kum-Kapî, sub plapuma umedă de pâclă matinală. Siluetele graţioase ale caicelor şi minaretele definesc şi personalizează tabloul semnat de un Turner oriental, în care consistenţa formelor rezidă în culoare, vălul semitranspareni de pâclă umplând fundalul cu nister şi halucinaţie. Se aud ţipetele guturale ale pescăruşilor. Vag, vaierul acela surd al metropolei care se trezeşte. Consemnul este să nu se vorbească tare, până când nu se porneşte motorul. Inginerul şi alpinistul armează genovezul 1. Lochul indică 1212, 5 mile marine. Barometrul 762 milibari. Înaintea fiecărei plecări sunt întotdeauna atent la avertismentele subconştientului. Experienţa m-a învăţat să le depistez, în general aceste avertismente se produc cu o bună perioadă de timp înaintea evenimentelor şi mi-au fixat urs

anume ritm epic, pe care îl întrerup atunci când devin insistente. Evit conştient, pe cât îmi este posibil, perioadele negre, când totul îmi merge pe dos. Cum este miercuri, zi următoare celei de marţi, neindicată de tradiţia marinărească să plec la drum, încerc o izolare în silentium, spre a recepta opinia subconştientului. Nimic, în afara unei stări de dubiu.

— Porneşte şi încălzeşte motorul, îi spun inginerului… Luaţi parâmele prova, pupa la mână.

Doctorul se află la prova. Alpinistul la pupa. Înainte de pornirea motorului se aude somnul celor de la *„Rosa"*.

Răpăitul *„Veterok"-ului* sparge liniştea portului. Văd grămezile de gunoaie plutind în mari pete de ulei, aud: – gata de drum, notez ora în Caietul de cart 05,50 şi fac semn să se moleze parâmele. Inginerul accelerează. O lovitură surdă. În prova. A doua lovitură de berbec. Neatent, n-am ordonat scoaterea provei spre larg şi inerţia primelor rotaţii ale elicei au dus iahtul la pintenare.

Pintenăm un frumos motor-cruizer alb, aud piesa prova raclându-i coca, o lovitură pe eche şi rondoul precipitat scoate iahtul din îngrămădeala de calce. Intrăm în pâcla densă. Dublăm farul de intrare. Când am în pupa babord ieşirea din Bosfor şi baliza care-o marchează, se taie motorul, se amarează în poziţia escamotat şi ridicăm velele.

Planul de drum prevede traversarea Mării Marmara în afara drumului vapoarelor, adică o navigaţie fără escală Kum-Kapî – insula Marmara, dublarea acesteia prin sud, în strâmţoarea Marmara, având în babord peninsula Kapâdagî, vechea Artaki, insulele Paşalimani, Avea şi Kutali, angajarea ziua în partea largă a strâmtorii Dardanele, apoi în cea îngustă a aceleiaşi strâmtori şi sfârşind cu o escală pentru formalităţi la Çanakkale; de unde va începe periplul egeean. Deocamdată suntem în drumul vapoarelor, vântul este cvasinul, velele atârnă moi, vizibilitatea este redusă, în consecinţă rămân de cart, în vreme ce echipajul se pregăteşte să înfrunte plictisul derivei. În realitate nu este o derivă în calm plat, pe o mare stupidă. Ne aflăm în plin curent de suprafaţă, puternic, un veritabil fluviu ourgind din Marea Neagră prin Bosfor spre Sud. *„Hai-Hui 2"* lasă în urma lui un siaj onorabil, cu atât mai mult cu cât a început să adie briza. Pâcla estompează panorama ieşirii în Marmara, cu cele două coaste: europeană şi asiatică evazându-se larg spre vest-sud vest şi est-sud-est, cu aglomerările blocurilor zvelte din oraşele satelit iluminate de soarele din plumb lichid, cu reperele de navigaţie greu de identificat şi cu navele uriaşe care răsar din pâcle una după alta,

pe acelaşi aliniament, rămas tot mai evident în tribordul lui „*Hai-Hui 2*”. Mi-am pus pe hartă punctul de plecare, mi-am trasat drumul adevărat şi am întocmit sârguincios fişa de navigaţie. Esenţialul este ca echipajul să ţină la lentoarea navigaţiei şi la caniculă; tot atât de bine cât a ţinut la furtună. Ar trebui să inventez un program de bord. Singurul care şi-l face, respectându-l conştiincios, este doctorul. Are de compus meniuri combinate pe care le supune aprobării, are de gătit, are de discutat problemele tehnice ale unui super-iaht circumterestru, un fel de monstru cu catarg mobil pe rulmenţi, cu toate şc-otele afluind în cockpit după trasee matematice, discuţia îl antrenează pe inginer şi spre stupoarea mea îi văd dezlipindu-se din realitate şi plutind într-o zonă a irealităţii, o irealitate cu atât mai aberantă cu cât este mai tehnică şi mai ştiinţifică şi mai de ultimă oră. Pe urmă cei doi ingineri, secundul şi alpinistul, fac conversaţie în engleză.

Alpinistul ar trebui să plece la o specializare în Canada, aşa că urmează un curs rapid de engleză; secundul vorbeşte bine şi din cabină ies la comandă cuvinte rostite şcolăreşte şi fraze repetate cu sârguinţă, lucru amuzant în definitiv, mai ales că lochul oscilează mereu între 1 şi 2, 5 neduri, iar plictisul începe să umecteze porii dilataţi ai pielii. La 06, 40 avem în prova-babord insula de marmoră a pescăruşilor, Sivriada, escala de vis a primei croaziere.

Navigăm cu velele în foarfecă. Între orele 10 şi 12, 25 suntem în calm plat şi sub un clopot de etuvă cu + 23° Celsius, pe termometru, la umbră. Ne dublează prin babord mineralierul „*Odorhei*”. Îi facem semne frenetice.

Niciun răspuns. Nu poartă pavilionul, probabil să facă economie. Este o zi bună de plajă şi de rodat nervii la ralanti. Atmosfera destinsă. Coborâm lent spre sud ţinând la compas 235°. La ora 19 fac punctul estimat: 40°46’ latitudine nordică şi 28°27’ longitudine estică. Teoria mea cu regimul exact al vântului în Marmara se confirmă doar parţial. Peisajul marin este proiectat pe o peliculă opacă, percutată de castelele albe ale navelor comerciale, sau de suprastructurile elansate ale pasagerelor, ca de pildă „*Iason*” notat în Caietul de cart de secund. O linişte desăvârşită precede ceasul înserării. Suntem în vacanţă şi timpul are la bord tentaţia să se resoarbă în spaţiu, anihilând una din dimensiunile obişnuinţei. Cum se face că vântul de N.E. nu este prezent la datorie, exeitând panseurile meteo ale inginerului şi alpinistului? P.atoul anatolian, înalt, cvasideşert, se supraîncălzeşte vara. Deasupra

întregului Orient Apropiat se află un centru depresionar stabil. O ramură a musonului din Oceanul Indian deviază spre această zonă depresionară. Să nu uităm rolul jucat de anticiclonul Azorelor şi să notăm că deasupra Siberiei şi a nordului european există un centru de maxim barometric. Toată ecuaţia se traduce printr-un vânt local stabil, care girează în jurul platoului anatolian, căzând deasupra Mării Marmara cu aripa lui vestică şi întărindu-se pe măsură ce coboară spre sud, atingând forţa maximă în centrul Mării Egee şi numindu-se în această mare: Îmbăt pentru turci şi Meltem pentru greci. Cunoscând că vântul este produsul diferenţei de presiune între două puncte situate la acelaşi nivel şi că teoretic ar trebui să sufle din punctele de înaltă presiune spre cele de joasă presiune, deci dintr-un maxim barometric spre un minim barometrie cu amendamentul forţei lui Coriolis (rotaţia pământului) şi conform legii lui Buys-Ballot, care precizează că în emisfer-a nordică vântul se roteşte în jurul anticiclonilor în sensul acelor unui ceasornic (lucru speculat savant de toţi skipperii regatelor transatlantice când este vorba de anticiclonul Azorelor): iar în jurul depresiunilor se roteşte în sens invers acelor unui ceasornic; concluzia skipperului de pe „*Hai-Hui 2*", este că, încă, jocul presiunilor nu este favorabil declanşării mecanismului vânt. Scumpi navigatori cu vele, aveţi bunătatea şi plantaţi-vă ceasul-brăţară în plin centru al Mării Marmara, bineînţeles pe hartă, cu cifra 12 în prelungirea longitudinii de 28°30' est. Fireşte spre nord. Consideraţi platoul anatolian ca un centru depresionar. Aplicaţi legea lui Buys-Ballot unui vânt viitor, urmărind atent indicaţiile barometrului şi ale termometrului (notate sârguincios, din 4 în 4 ore în Caietul de protecţie meteo) şi veţi vedea că în timp ce temperatura urcă, silind echipajul la băi repetate în mare şi barometrul scade, nu se întâmplă nimic în afara imprecaţiilor celor exasperaţi de calmul plat şi de foiala lor fără rost. Aşteptaţi calmi şi marţiali ca echilibrul presiunilor să se rupă. Puteţi avansa ideea că în 24 de ore veţi avea vânt. Indicaţi şi direcţia probabilă, admiţând că Buys-Ballot (Christophorus Henricus), bravul meteorolog olandez decedat în 1890, şi-a cunoscut excelent meseria, fără. să aibă la îndemână nici datele furnizate de sateliţii meteo; nici ordinatoare mamut de tipul: "*Cray One*". Până la sosirea vântului ocupaţi-vă de generator, dacă aveţi cumva un inginer la bord; de acumulatori, de motor şi de greement. Se poate spăla-lenjeria cu apă de mare şi apoi clăti cu apă dulce. Oricum, dacă vântul nu vine la întâlnire, înseamnă că s-a întâmplat ceva la scară

continentală. Nu este de vină nici Darius, nici Xerses, nici Machidonul. nici măcar. skipperul cu blestematele lui de prognoze… Dar vântul va veni. Este o certitudine bazată pe statistici, adunate de aproape un secol. Şi când va veni, într-o oră va atinge 6-8 m/s. În trei ore va avea forţa ti şi vă va precipita spre; partea îngustă a strâmtorii Dardanele, dacă să zicem, s-a ridicat în după-amiaza când aţi dublat capul Karaburun, în strâmtoarea de vest a golfului Erdek. *Miercuri în 9 iulie* nu este cazul cu *„Hai-Hui 2"*. Este o seară zeiască, cu un preludiu de vânt care ne poartă uşor cu 4 noduri pe loch, am făcut jumătate din distanţa care ne separă de insula Marmara şi cum intru cu doctorul în cartul de după miezul nopţii. Încerc să dorm. Desigur, bravii acumulatori, nestimulaţi, s-au descărcat şi nu avem lumini de navigaţie, lucru total neplăcut într-o mare frecventată ca un bulevard. Asigurările peremptorii ale inginerului că toate mecanismele vor funcţiona impecabil. nu se verifica în practică. În consecinţă, hotărăsc carturi duble, pentru supravegherea mării. Doctorul intră în cart cu mine, deci se află pe cuşeta lui şi-l pune naiba să povestească nu ştiu ce întâmplare din Atlantic, când era el pe *„Constanţa"*, de acolo să gliseze în meteorologie, capitolul cicloni şi anticicloni, ca să-şi găsească beleaua cu secundul care frunzărise cândva, ceva foarte vag. semănând a manual şcolar de geografie fizică.

— Ce-i aia ciclon, taie secundul de la eche. Nu există ciclon.

Ciulesc urechea. Am un respect desăvârşit pentru profesionistul perfect al oricărei meserii. Când omul este pluriprofesionist, respectul meu atinge limitele admiraţiei. Detest însă tipii care le ştiu pe toate, după ureche. Chestiunea se întâmplase şi în croaziera trecută cu acelaşi personaj.

Spiritele se agită. Doctorul o ţine cu ciclonul, secundul îşi bate joc de el. Doctorul are dreptate integral. Încerc să restabilesc dreptul adevărului. Secundul mă pune ia punct cu argumente… electronice, profesia lui. Alpinistul ascultă fascinat dizertaţia prietenului său. M-a pus dracu' să iau cu mine, pentru a o completa în mare cu observaţii exacte, o carte în manuscris la care lucrez de multă vreme, intitulată *„Cartea skipperului"*. Acolo la capitolul *„Meteorologie de iahting"*, am un întreg subcapitol intitulat *„Perturbaţii*. *Mase de aer*. *Fronturi şi Sisteme noroase*. Este amănunţită perturbaţia ciclonică şi sunt analizate cu date bogate depresiunile tropicale care au generat uraganele secolelor XIX şi XX. Cer bateria electrică. Citesc capitolul în întregime. Pe iaht se face tăcere. Secundul concede că autorii ar putea până la urmă să aibă

dreptate. În orice caz schimbul meu poate dormi liniştit până *Joi 10 iulie* la ora 01.00 când preia cartul în calm plat. Deci. mă aflu cu doctorul în cockpit, amândoi în situaţii comice atunci când este vorba să citim drumul la compas, cotrobăind să ne găsim tocul ochelarilor, să ne agăţăm aceste instrumente optice pe nas şi să iluminăm cadranul cu o baterie de mână, electrica bordului făcând grevă totală. Pâcla densă dinaintea zorilor umezeşte şi abureşte lentilele; dar cum suntem amândoi plini de demnitatea răspunderii, reuşim au citim drumul la compas mai mult din stimă pentru rolul de cart. decât din necesitate. Suntem în derivă şi calm plat.

Iată şi lucrul de care mă temeam cel mai mult. Drept în prova, venind cap la cap, văd luminile de navigaţie ale unei nave scunde: verde, roşu, alb. Nu este nevoie să-l aţâţ pe doctor pentru a-şi juca rolul de semnalizator. Suntem în imposibilitate de manevră, a porni motorul este o zădărnicie şi atunci suplinim neputinţa prin risipă de semnale luminoase, date cu lanterna: MIKE, două lungi, adică: nava mea este stopată, sunt în derivă. Doctorul ajută semnalizarea, proiectând fascicolul luminos pe vele şi de acolo rotindu-l spre navă. Slavă Domnului. Am fost reperaţi. Nava. schimbă de drum, abătându-se în tribord.

Este bine să reţinem că pâcla constituie fenomenul curent al Mării Marmara şi că noaptea cea mai bună soluţie este să dormi liniştit într-un port, iar dacă n-o poţi face, atunci se impune o navigaţie în afara drumurilor vapoarelor, dublându-se timonierul cu un observator, care să cerceteze marea pe 360° şi mai ales în zona mascată de vele. Urmăresc acru felul cum reacţionează subiectivitatea mea la acest mod neloial de a se manifesta al naturii: pâcla. M-am supravegheat pe furtună. Acolo lupta se dă strâns, te mobilizează total, scuturându-te de întreaga lene a celulelor, reacţionezi plenar cu rezerve de forţă şi intuiţie necunoscute, vibrezi şi trăieşti lacom fiecare clipă, eşti viu şi încordat, conştient de tine şi primejdie, de calităţile navei şi de calitatea raţionamentului tău tactic. Şi în pâclă eşti conştient de primejdia mortală care te pândeşte din masele impenetrabile, vătoase, umede, care-ţi ecranează spaţiul lipindu-ţi-se de retină. Lipsit de manevră, ştii că devii ţinta unui număr *n* de abordaje venind din toate cele 360° ale orizontului. O ţintă fixă, un fel de obiect neînsufleţit şi jalnic, o cochilie plutitoare plină până la refuz cu neputinţă. Neputinţa actului a cărui necesitate se impune cu preţul vieţii, te oripilează şi te face să urli.

Când nu ai radar la bord, este bine să ai măcar motorul, mergând uşor la ralanti, oricând capabil să facă manevra de evitare a abordajului. Nu am lumini, nu am motor, responsabilul lor sforăie tihnit în cabină, doctorul nu trebuie să vadă decât calmul şi siguranţa absolută a skipperului, subiectivitatea acestuia neintrând în ecuaţia cartului. Deci, la rechini cu sclifoseala. Peste bord cu întrebările. Să rămână doar veghea.

Ştiind matematic că suntem în afara drumului vapoarelor, să atribuim apariţia navei aceleia, fanteziei unui navigator plecat dintr-un port al insulelor, sau fricii lui de a naviga în marele drum maritim. Să urmărim secundarul şi orarul, să ascultăm tăcerile, să ieşim dinnoi înşine pe punte, spre a nu mai auzi întrebările care-ţi ciocăne ţeasta şi vuietul neliniştii chircindu-ţi inima.

Scârboasă vreme. Scârbos cart. Ciudat cum strădania speciei de a umaniza planeta se izbeşte de rezistenţa cerului, a mării şi a pustiurilor. Neputându-le locui şi exploata, specia se răzbună, poluându-le. Unde nu poate polua, execută explozii nucleare, infestând pustiul cu radiaţii. Este limpede, pâcla mă face optimist. Ca să aibă sens, actul de a naviga cu vele trebuie raportat la o valoare. Care?

Sforăitul celor doi din cabină este atât de tihnit şi sigur că nu va fi întrerupt, încât mă extrapolez subiectivului şi încerc, secondat de doctor, să jucăm rol de radar şi receptor de sunete mecanice. De fapt nu auzim decât noaptea şi pâcla condensându-se rece pe punte.

Ziua se naşte în culori trandafirii, irizate, într-un albastru seren şi-ntr-o linişte de la facerea lumii. De cerneală translucidă marea, străveziu cerul şi-n tăcerile adânci, plutind deasupra unui văl oranj, munţii Kapâdagî chenăruind orizontul în babord, catedrale în silentium şi în măreţia aspră a geologiei. Între ei şi noi tăcerile foşnitoare ale mării şi tăcerile albastre ale văzduhurilor, misterul unei lumi încă nerevelate conştiinţei noastre nici carteziene, nici pragmatice şi timpul dens de încântare şi sentimentul ciudat al resorbţiei în acest univers acum percutat de zborul alb al pescăruşilor. Cadrul anulează orice nuanţă a restrictivului, culorile curg de pe retină în conştiinţă, măreţia sensibilizează cunoaşterea, sunt în echilibru perfect cu visul şi poate aş fi şters-o de la bord în calea lui Xerxes, dacă nu ne-ar fi venit în vizită nişte delfini durdulii. leneşi şi grohăitori. Chemarea mea spre viaţa contemplativă şi gnoseologie se anulează de treburile curente ale bordului. Este zi de bărbierit şi de făcut baie. Plonjăm la prova,

executăm un rondou şi grăbiţi înotăm puternic să prindem scara de pisică, lăsându-ne traşi la remorcă prin apa care ne îmbracă în cămăşi din albastru fluid. Am sensul acut al clipei şi simt nevoia fizică să mă resorb în materia grandioasă căreia aparţin acum. Urmăresc să văd efectul acestei zile zeieşti asupra echipajului. Sunt deopotrivă lacom de serena desăvârşire a lumii în care sunt, ca şi de reacţiile celor care mă înconjoară. Sunt atent la posibilitatea lor de a se încorpora servit uţi lor mării. Piecunoscându-le datele obiective, sunt curios cum acţionează fiecare, pentru a-şi valorifica virtuţile spiritului astfel încât să depăşească momentul de criză pe care-l simt că ne dă târcoale. Este de altfel una din obligaţiile morale ale skipperului, stătu tată în iahtingul de croazieră, care-l desemnează ca pe principalul factor de protecţie psihologică a echipajului. Componentele protecţiei psihologice în spaţiul restrâns al iahtului ţin deopotrivă de structurile intime ale fiecărui membru de echipaj; de situaţia dată şi de posibilităţile skipperului de a intui sensul clipei, al momentului dat, centrul de greutate psihologică al acestui moment. Furtuna creează o anume stare psihologică care, agravată de răul de mare, conduce la un tip de angoasă, sleire şi incapacitate fizică şi morală de a acţiona; calmul plat şi deriva declanşează cu totul alte resorturi intime, care, păstrând validitatea fizică intactă, conduc la un gen de sleire spirituală, la disperare şi o stare tensională plină de electricitate, gata să facă flamă şi explozie la lucrurile cele mai neînsemnate. Primul remediu, verificat din timpuri imemoriale, este acela de a organiza viaţa la bord într-un ritm viu, acţiunea oferind cel dintâi strat de protecţie psihologică. Fără niciun impuls din partea skipperului, doctorul îşi transformă minutele în plăcere. Iată un hedonist, îmi spun. Se scaldă plonjând pe vintre şi stropind velele până la jumătatea înălţimii lor, atrăgându-şi complimentele de rigoare dintre care balenă şi focă sunt cele mai drăgălaşe.

După ce am. Încetat scalda, după ce am plonjat de zeci de ori de la prova înotând cu ochii deschişi sub apă pentru a controla opera vie şi desenul ei în albastrul translucid al mării, doctorul îşi ia în serios rolul de bucătar, inginerul aşterne prosoape în cockpit şi îşi demontează piesă cu piesă blestematul lui de generator, ştergând, greşind, uscând şi punându-şi întrebări fără niciun răspuns, skipperul se prăjeşte la soare glisând lent în structurile materiei; iar alpinistul, plictisit de a-şi fonf ăi lecţia la engleză, emite panseuri meteo:

— Calmul ăsta plat ne poate ţine şi o lună.

Apoi, concluzia existenţială:

— Aici au să ne putrezească oasele.

Şi comentariul final:

— *Vive le yahting*!

E bine, îmi spun, cu atât mai bine cu cât barometrul a scăzut la 762 şi anemometrul înregistrează 2 metri pe secundă, vântul venind din pupa, adică, conform legii lui Buys-Ballot. Când preiau cartul la ora 14.00, îl solicit pe inginer la decizie: – ori dă drumul generatorului şi încarcă bateriile, raţiune pentru care a-şi tolera în cockpit maşinăria infectă şi unsuroasă – ori dispare cu ea, ori, soluţia radicală, i-o arunc peste bord. Am 3,2 noduri pe loch şi peisajul mă fascinează. Suntem în strâmtoarea Marmara, între insula Marmara în tribord (o spinare abruptă ridicată din mare, cu livezi de măslini la poale, cu stânci şi plaiuri verzi-cafenii spre creste) şi peninsula Kapâdagî în babord – munţi verticali plutind într-o pâclă albăstruie, coborând în mare unde formează zeci de golfuri adânci, sinuoase, pline de o poezie extatică. În fundul cărora se văd câteva case albe: capişonate cu roşul olanelor şi minaretul zvelt, care le veghează reveriile.

La 14.20 avem în babord Fatih Limani şi pe coasta sudică a golfului, într-o singurătate plină de harul luminii, monastirea Drakontas. Contrar previziunilor pesimiste ale alpinistului, la ora 15.45 lochul înregistrează 5, 3 noduri.

Echilibrul presiunilor s-a rupt. Mecanica vânturilor îşi încearcă resorturile.

Vedem drumul alb, de coastă, care chenăruieşte peninsula Kapâdagî. şerpuind spre capătul ei sudic. Între 15,45 şi 17,05 înregistrăm pe loch viteze de 5,5 şi 6 noduri, marea face valuri uşoare, navigaţia a devenit pasionantă, ţinem velele în foarfecă, în tribord defilează insula Marmara cu vile agăţate de povârnişuri repezi. Înconjurate de măslini; iar în babord insuliţa Halko. strâmtoarea care desparte peninsula de insula Paşalimani. apoi avem în tribord orăşelul Marmara, vuit într-o subsuoară a abruptului, o acuarelă gingaşă, scăldată în pulbere aurie, case înalte cu două caturi, albe şi zvelte, câteva caice, oameni la plajă, ceva de vacanţă la sfârşit de secol XIX, cu alte ritmuri în care viaţa se gusta lent, deliciile ei având vreme să se rafineze şi să-şi degajeze parfumurile, în care gestul era ceremonie, haina devenea simbol şi cotidianul sediul sensului unei vieţi. Nimic mai plin

de poezie decât trecerea unui velier printre insulele unui arhipelag, când albul şi portocaliul velelor pun pete de culoare pe albastrul intens al mării şi al cerului, când verdele roşcat al munţilor şi auriul plajelor se compun în armonii suave care încorporează fără traume localităţile edenice ascunse pudic în tectonica uscatului. Şi pescăruşii.

La 17.45 vântul cade. Perspectiva unei nopţi în derivă, printre insule, nu este tocmai fericită. Am mereu obsesia economiei de combustibil, mai ales de când am prospectat preţurile la Istanbul. Rezerva de la bord vreau s-o păstrez pentru a manevra la intrările şi ieşirile din porturi; dar mai ales pentru condiţii limită în partea îngustă a strâmtorii Dardanele. Harta îmi oferă câteva soluţii pentru la noapte: să intrăm în unul din porturile apropiate, folosindu-ne de motor, să dublăm insulele şi să stăm în derivă în Strâmtoarea de vest, care desparte arhipelagul de capul Karaburun şi cea mai hazardată, să ne lăsăm duşi de curent spre intrarea în strâmtoarea Dardanele. La numai câteva mile se află porturile Paşalimani, sau locurile de ancoraj dintre insula Avea şi Kutali. Curentul ne duce spre insula Avea.

Hotărăsc să dublăm insulele şi, dacă nu găsim un loc de ancoraj simpatic, să stăm în derivă sub vântul insulei Kutali şi oricum în afara drumurilor vapoarelor şi chiar al caicelor care fac curse locale. Soluţia economiseşte câţiva litri de benzină, obligându-ne la carturi. Deriva îl incită pe alpinist la isprăvi pescăreşti. Drept pentru care îşi scoate lansetele şi, secondat de inginer, trece la pupa, provocând prin aruncări dibace ihtiofauna Mării Marmara. În afara consumului de caşcaval şi salam, rezultatele operaţiei sunt nule. Inginerul porneşte motorul şi putem recunoaşte insula Kutali pe lumină. Baia plină de stânci din partea ei sudică şi ceea ce văd la uscat, semănând cu nişte foste cazemate, nu mă entuziasmează. Deci, rămânem în derivă.

Pentru a stabili forţa curentului şi a supraveghea traficul, cum sunt la eche de la ora 13.00, rămân de cart pentru prima jumătate a nopţii, fixându-l pe secund să mă schimbe între orele 01 şi 05. Doctorul şi alpinistul, somn obligatoriu. Zona nu este pentru novici. Se lasă noaptea şi, odată cu întunericul, se schimbă morfologia peisajului. Contururile se resorb în spaţiul catifelat, din care se preling moleculele îmbibate de umezeală salină. Brusc, în spaţiul incontrolabil şi silenţios al nopţii, poate pe insula Marmara, se porneşte uruitul mecanic al uzinei electrice care iluminează insulele. Iată că întunericul este străpuns de constelaţiile de lumini ale localităţilor, faţă de care îmi stabilesc în

permanenţă poziţia. Manevrez iahtul din cârmă, astfel încât să stau cu prova pe orăşelul Marmara. Urmăresc avid apariţia luminilor de navigaţie ale navelor care, venind din Dardanele, dublează capul Karaburun. Cele mai multe ţin un drum la nord de insula Marmara, la cel puţin 5 Mm în pupa noastră. Prea puţine caice coboară spre sud-sud-est, dublând peninsula Karaburun, al cărui far de la cap Kalecik abia se distinge pe orizont. Se duc la Karabiga, îmi spun, urmărindu-le drumul cu harta pusă în cockpit şi iluminată cu lanterna. Altele trec la mai puţin de o jumătate de milă prin tribord, le văd siluetele specifice, executând un viraj larg spre Paşalimani.

Oricum, pe aliniamentul, cap Karaburun – cap Kum din sudul insulei Avea şi aproape de insulă, orice abordaj se exclude.

Când predau secundului cartul la ora 01 îi notific direcţia curentului care are tendinţa să ne scurgă în Dardanele, circulaţia caicelor şi obligaţia fermă de a rămâne în zona unde ne aflăm. Desigur am executat zeci de rondouri de 360° ca să aduc prova pe reperul fixat, muncind din greu cu cârma folosită la godilat, am semnalizat caicelor prea apropiate poziţia noastră şi am blestemat economia de combustibil pentru tot restul vieţii mele. Este pâclă de-a binelea, repet secundului ceea ce are de făcut şi prin somn percep limpede momentul când uzina îşi încetează activitatea. Ora 03. notată în Caietul de cart. Toate luminile se sting. Probabil motivul pentru care secundul nu mai are controlul poziţiei. Când urc pe punte, îmi spune că a luat iniţiativa de a se lăsa pe curent spre intrarea în strâmtoare, lucru pentru care nu-l felicit.

Nu vreau să stric buna dispoziţie de la bord, dar merita o praftură soldăţească dură. Este ziua de *Vineri 11 iulie 1980* şi mecanica previzibilă a vântului în această parte de lume şi în acest anotimp se pune în mişcare. La ora.06.50 se ridică vântul de nord-est, care ne poartă cu 2, 5 noduri spre intrarea în Dardanele. Privită pe hartă strâmtoarea foarte largă la gura dinspre Marmara se gâtuie precipitat după 27 de mile într-o a doua strâmtoare numită Gelibolu, strâmtoare precedată pe coasta anatoliană de o întinsură numită Zincirbozan Bankî. Coasta europeană este de fapt o foarte lungă limbă de pământ care desparte strâmtoarea Dardanele de golful Saros, emisar al apelor egeene. Coasta anatoliană este muntoasă, masivă, reprezentând excelent Asia Mică. Prevăzută cu o infinitate de golfuri şi porturi mici pescăreşti, poate servi la nevoie drept adăpost pentru noapte. Coasta europeană expusă vântului dominant este lină, cu adâncimi mici, lipsită

de adăposturi.

Planul de drum are trei variante, în funcţie de vânt şi starea mării. O variantă este aceea de a naviga până la o oră sau două înainte de lăsarea întunericului şi a intra pentru noapte într-un port pescăresc. Adică a parcurge distanţa Cap Karaburun-Çanakkale prin salturi. Navigaţie ziua, adăpost noaptea. Mi se pare puţintel puerilă.

A doua variantă propune o singură escală la Gelibolu. Rezonabilă, dacă pe hartă intrarea în acvatoriu n-ar fi minusculă.

Cea mai temerară, este navigaţia de zi şi de noapte până la Çanakkale, unde să facem vizele şi de acolo să ieşim în Egeea. Îmi spun că împărţind noaptea în două carturi duble, având timonieri şi şef de cart pe secund şi pe mine, iar observatori pe cei doi novici, lucrurile nu pot decurge decât bine. Nu iau încă nicio hotărâre; dar în sinea mea înclin pentru navigaţia de zi şi de noapte. De la eche, peisajul este şi mai explicit decât de la masa de navigaţie. În lumina rarefiată care semnalizează cerul egeean se văd cele două coaste convergând spre Gelibolu. Masivă şi umbrită, coasta anatoliană traforată în dantelă este încântătoare. Odată cu vântul şi. cu presentimentul Egeei, moralul la bord este excelent. Mă felicit pentru echipaj. Doctorul hedonist, alpinistul săritor, muncitor, disciplinat, parţial cu umor şi secundul încercat în a doua croazieră, cu toată infatuarea lui morbidă; daeficient în cel dintâi marş; acum trădat de tehnică, formează o armătură solidă, pe care se poate conta. Debutul croazierei şi furtuna din Marea Neagră au fost edificatoare. Mă bucur intens cu fiecare milă care ne apropie de marea visată o viaţă: Egeea. Toate sacrificiile de până acum se justifică. Toate întrebările şi mirările mele adresate lumilor antichităţii Orientului Apropiat se află în preajma răspunsurilor. Fie şi parţiale. Homer şi Herodot sunt acolo… Le presimt respiraţia. Mă provoacă la reflexie. Mă grăbesc spre sursa primordială care explică o bună parte din istoria sud-estului european… Morala mea, teorie a acţiunii îmi sprijină logica, teorie a cunoaşterii.

Iată echilibrul, îmi spun pilotând-o pe *„Hai-Hui 2”*, astfel încât să iasă din drumul vapoarelor. Iată că, singura mea putere reală, ecuaţia activă judecată-voirifă, mă poartă cu velele pline spre un scop căruia Epictet nu i-ar putea găsi niciun cusur, raporâindu-l la dorinţa care i-a generat. Lanţurile au fost rupte. *„Hai-Hui 2”* este expresia eliberării mele.

Dincolo de orizontul Gelibolu se află una din lumile cheie ale

timpului, căutătoare severă a armoniei cosmologice şi ontologice. Totul excelent la bord. Cerul miroase a vânt şi a istorie. Toată lumea este în cockpit şi. pe punte. Se fotografiază caicele colorate viu, unele ajutând motorul cu velele. La 11,50 avem pe loch 4 noduri.

„Vive le yahting " Totalizatorul de drum indică 1304 mile marine. Vântul o ţine constant din nord-est. Pilotajul în partea largă a strâmtorii este plăcut şi relaxant. La 16,20 identificăm petrolierul românesc *„Unirea"*. Îi facem semne frenetice. Cei de pe comandă ne răspund. Ura! La 17,30 viteza vântului scade. Suntem în vederea întinsurii Zincirbozan Bankî şi pe coasta europeană peisajul este dominat de o antenă a radioteleviziunii turceşti. Harta indică aici viteza curentului la valoarea de: 3/4 noduri. Înserează. Vom intra în strâmtoarea Gelibolu profitând de amurg. Carturile duble trebuie să aibă un membru care nu foloseşte ochelarii la cititul hărţii. În consecinţă doctorul trece la secund, alpinistul la mine. Secundul îşi alege cartul 21 – 24. Este bine. Partea dificilă a strâmtorii îi revine skipperului. Să facem instructajul de cuviinţă. Iată că se aprind farurile şi luminile de la coastă, lată că, brusc, uscatul se punctează de luminile colorate ale localităţilor. Să le comparăm cu harta. Baliza luminoasă care marchează întinsura Zincirbozan, roşie. Lumina verde, cu sclipiri, din prova babord, limba de pământ care închide golful de la Çardak, Roşie cu sclipiri în prova tribord, Gelibolu.

— Ţine departe de uscat, pe mijlocul strâmtorii, spun.

— Am înţeles, răspunde secundul, acum şef de cart şi timonier… Nicio grijă!… Ştiu că prea de puţine ori secundul a executat. Întocmai ce i se spusese, permiţându-şi licenţe şi iniţiative care au costat mereu şi puteau costa scump. În situaţia dată, numai un inconştient ar fi putut neglija ordinul de a naviga la larg, prin mijlocul strâmtorii. Este elementar că orice lumină roşie se lasă în tribord coborând în strâmtoare, acea lumină balizând un pericol de navigaţie. Îmi spun că o lăţime variind între una şi două mile este absolut suficientă pentru trecerea lui *„Hai-Hui 2"* care măsoară 2,5 m. la cuplul maistru, indiferent cât de aglomerate vor fi fiind strâmtorile.

Cu aceste gânduri riguroase, împărtăşite şefului de cart, cobor în cabină. Mă întind pe cuşetă. O nelinişte inexplicabilă mă face să urc din nou şi fără să ies în cockpit, stând pe treapta scării, cu scăfârlia sub ghiu, urmăresc intrarea în strâmtoarea Gelibolu. Vântul trage a furtună. S-a întărit. Apa este plină de berbeci. Velele stau să pocnească. Lochul urcă

spre 5. Peisaj fantomatic. Coaste apropiate cu mari văgăuni de întuneric limitate de punctele luminoase ale localităţilor. Nave cu lumini de drum urcând gâfâit în golul negru care ne separă de uscat. Stelele polizate de vântul din ce în ce mai puternic ţiuind în sarturi.

— Recuperăm din timp, spune secundul de la eche… Culcaţi-vă liniştit.

— Ochi mari şi departe de uscat, spun şi mă întind pe cuşetă.

Aud bolboroseala apei tăiată de etravă. Aud ţăcănitul rapid al lochului şi aulitul vântului în arboradă. Situaţie optimă pentru somn lung şi reparator. Dacă… Reflexul unor lumini pe hublourile tribord, Mă ridic în capul oaselor. Văd prin hublou, defilând rapid luminile de la Gelibolu. Cheul iluminat de un felinar galben, nu disting decât vag intrarea în acvatoriu, o secţiune minusculă de abia să încapă „*Hai-Hui 2*”, văd luminile navelor la ancoră, apoi în babord luminile de la Cardak şi Lapseki, noaptea este fastuoasă şi mă hotărăsc să dorm. Lansez un ultim şi imperativ:

— Ţine la larg.

Recepţionez:

— Fiţi fără nicio grijă.

Ştiu că suntem în largul băii Gelibolu. Harta mi-a spus că până la gâtuitura de la Fort Nara, unde strâmtoarea face o buclă scurtă spre sud. virând de 90°, Dardanelele nu pun probleme de navigaţie, mai ales când eşti stăpân pe manevră şi vântul are tendinţa să se întărească. Presupunând că ar cădea brusc, în maximum 30 de minute, ajutaţi de curent, putem găsi adăpost la coastă, pornind motorul, înainte de a adormi, îl aud pe secund numind aliniamentul balizelor luminoase de la sud Cap Galata, cu lumina roşie cu sclipiri care marchează capul Carakova, aflată la 3 mile în aval. „Oricum, îmi spun, luminile şi farurile au să-l silească să iasă la larg”. Adorm.

Spaţiul de neparticipare între clipa când adorm şi clipa când simt în chilă lovitura aceea moale, surdă, de fund mâlos, ori nisipos, lovitura care îmi răsună în creier, care-mi raclează celulele, care-mi declanşează întregul sistem de alarmă şi mă catapultează pe punte, deci spaţiul acela când se pun premizele eşuajului, rămâne pe conştiinţa celor doi cărora ne-am încredinţat vieţile.

EŞUAJUL

Ţâşnesc pe punte şi urlu la propriu. De furie. Velele flutură demente, gata să se sfâşie. Iahtul stă travers pe vânt şi val. Vântul ţiuie bezmetic. Spuma albă a valurilor încalecă puntea. Vânt şi mare sunt violente şi dure. Ne biciuie sălbatic şi înclină iahtul în babord. Prind dintr-o privire coasta joasă de care se sparg valurile, nu mai departe de 50 de metri; văd luminile strălucitoare de la Galata, o localitate căţărată pe coasta europeană, şcotele bat nebune, situaţia este imbecilă şi-mi dau seama că, neg aţionând rapid, totul se poate sfârşi aici.

Teoria mea cu echipajul neamarinat se face ţăndări. Samaritenismul devine crimă. Crestele valurilor ne ridică, canarisindune în babord. Cădem între valuri pe chilă şi atunci tot iahtul vibrează ca şi când în momentul următor s-ar dezagrega. Încerc să-l aduc cu prova în vânt. Nu răspunde. Nici nu o poate face înfipt cu chila în fund. Perioada cât se ridică pe val este prea scurtă pentru manevră. Întuneric, vântul urlând, valurile izbind fără milă în opera moartă. Invectivele curg în capul secundului… "Jos velele"! „Funda ancora!" Se lasă velele. Oricum. Situaţia se redresează parţial. Când aud: „nu pot arunca ancora!" mă apucă turbarea. Îi urlu secundului că dacă mai spune o singură dată „Nu", îi crăp ţeasta. Parâma ancorei este legată cu merlin de babaua prova, secundul nu are pumnalul la el să taie merlinul, i-l dau pe-al meu şi, după ce se moşmondeşte acolo, aud că ancora nu are braţul la post. Arunc-o aşa cum este „strig, contând pe greutatea ei, ca valul să nu ne împingă la uscat, Atâta vreme cât mai avem un metru jumătate de apă sub linia de plutire, putem spera.

Prima nebunie a furiei care vede imposibilitatea de a ne continua croaziera, acum, când suntem atât de aproape de a atinge visul cu prova, trece şi se impune acut o singură soluţie: salvarea iahtului cu toată încărcătura. Echipajul poate atinge uscatul în câteva minute, într-o mare înspumată: dar fără pericol de înec.

— Să aducem prova în val, manevrând cangea. zice doctorul.

Se încearcă. Niciun rezultat. Adâncimea măsurată pe cange este de niciun metru.

— Să-l împingem, zice doctorul.

Ridicol. Două tone, cu vântul şi valul de la travers.

Dar s-ar putea să-l punem cu prova în val, ceea ce ar fi un câştig. Mă dezbrac şi le spun inginerilor să plonjeze, iar doctorului să rămână la bord. Vreau să-l cruţ, se ofensează şi sare în apa care ne ajunge când la brâu, când în trece peste creştet. Doi într-un bord, doi în celălalt bord

maceraţi de val şi biciuiţi de vânt, cu spinările sub opera vie, profitând de valuri, cu furia disperării care ne dinamizează forţele reuşim să întoarcem prova în val şi vânt. Suprafaţa de impact este mult mai mică. Iahtul se echilibrează pe chilă şi cârmă. Noaptea curge peste noi bezmetică. Apa este călduţă şi fosforescentă. Cu o disperare neagră văd luminile de drum, mai ales roşul din babord, ale navelor care urcă în strâmtoare, ţinând aproape de coasta europeană. Ne aflăm într-un golf prizărit, plin de praguri şi în spatele nostru se vede lumina roşie care marchează cap Karakova. O limbă de pământ închizând partea sudică a intrândului în care no bălăcim cu furie, încercăm să ridicăm iahtul pe spinare şi să-l împingem înainte, sincronizându-ne mişcarea cu creasta valurilor. Inutil. Vântul şi valul sunt mai puternice. împing implacabil iahtul spre uscat.

Să conjugăm motorul la efort. Secundul urcă la bord. După câteva încercări ratate, „*Veterok*”*-ul* porneşte. Elicea împrăştie jerbe de molecule fosforescente. Ambalat brusc, se rupe ştiftul elicii. Trebuia s-o ştie. Încă un punct de sprijin se elimină din luptă.

Vântul atinge forţa de furtună. Mai avem de făcut o manevră, înainte de a abandona lupta. Să afurcăm cele două ancore, contând că vor menţine iahtul în acest punct şi cu prova în vânt. Înhaţ ancora Amiralitate. Doctorul ancora Hall. Greutatea ne trage la fund. Înaintăm penibil împotriva valurilor care ne trec peste creştet. Respir între Valurile care mă răsucesc. Care vor să mă îngenunche. Luptăm cu disperare. Braţele, pieptul, îmi sunt fosforescente. Urlu de ciudă şi mai câştig un pas. Îmi dau seama că furtuna împinge iahtul spre uscat. Bălăcărind cu ancora în braţe spre a o duce cât mai la larg, înghiţind apă, răpus de frig, îmi-dau seama de dimensiunea tragică a orelor care vor veni dacă vântul nu se potoleşte.

Deci, gol de val. Respiraţie. Simt nisipul şi cochiliile fugindu-mi de sub tălpi. Înainte. Masa de apă înspumată mă izbeşte în umăr. Mă acoperă. Reţin respiraţia. La dracu’. Ar trebui să respir. Îmi crapă plămânii. Înainte. Un pas. Doi. Trei. Vuiet surd în urechi. Şuvoaiele de apă oare se scurg pe trup. Aer. Aer cu apă. Respiraţie. Înainte. Am câştigat un metru? Am pierdut trei? Plămânii. Îmi crapă. Zeci de bice subţiri îmi şficuie obrajii. Înainte Nisipul îmi fuge de sub picioare. Val. Plămânii gata să crape. Văd din când în când chelia fosforescentă a doctorului. Luptă târându-şi ancora. Respiraţie! Înainte! Ameţeală Stupidă. Senzaţie acută de sufocare. Expiraţie plină de lăcomie. Inspiră!

înainte! Un singur gând. Să car cât mai departe blestemata de ancoră şi s-o îngrop în nisip cât mai adânc posibil. Mă schimbă alpinistul şi inginerul. Băieţii sunt admirabili. Luptă cu o devoţiune feroce. Doctorul nu mai vrea să iasă din mare. Urc la bord. Valurile au început să încalece puntea. Coasta este la mai puţin de 30 de metri. Văd luminile optimiste de la Galata sau de dincolo, de la Lapseki, Suluca şi Kemiklialan. Sugerând confortul şi liniştea.

Chem toată lumea la bord. Am văzut zeci de fotografii în revistele de specialitate reprezentând iahturi eşuate, canarisite într-un bord, cu catargele rupte şi sarturile bătând nebune, cu valurile spălându-le de visele depărtărilor şi de nostalgia mărilor din Sud. Când se va întâmpla aşa cu „*Hai-Hui 2*"? Peste o oră? Peste trei?

Suntem epuizaţi. Am stat în valuri aproape cinci ore. Doctorul nu s-a lăsat până nu a vârât ancora lui în nisip, apoi a căutat-o pe cealaltă chinuindu-se să-i înfigă gheara în nisip. Îşi ispăşeşte cu devoţiune, o vină doar parţială.

Ne îmbrăcăm. Secundul aduce motorul la bord. Schimbă ştiftul elicii. îl pune la post. Să facem încă o încercare. Cu motorul pornit, să ne tragem pe ancore.

Doctorul şi alpinistul trec la parâme. Acum!... Nimic! Nicio mişcare spre înainte. Singurul rezultat, s-au smuls ancorele. Doctorul sare în apă să le înfigă la loc. Destul! La bord! Controlaţi apa din santină!... Bine santina!... Schimbaţi-vă!... Până în zori facem de cart. Cine intră primul?... Alpinistul! O votcă şi la culcare!... Doctorul nu vrea să se culce. Urcă în cockpit. Fiecare lovitură a chilei îmi răsună în creier. Va rezista? Cât încă? Simt cum ancorele derapează şi cum, infinitezimal, suntem împinşi spre uscat. Aud valurile spărgându-se pe cabină. Aud vântul chicotind obscen în arboradă. Să sfârşească aşa? Să ne întoarcem în ţară cu boccelele în spinare? Cu ce bani? Şi cum? Mâine, îmi spun şi mă întind pe cuşeta mea vibrândă, fără să-mi pot explica şi fără să înţeleg cum se poate ca secundul să fi încălcat cu atâta uşurinţă ordinul de marş primit; cum se poate ca, dintr-o neascultare stupidă, cineva de la bord să pericliteze viaţa echipajului şi a navei, să pulverizeze atâta trudă, atâtea jertfe şi atâtea vise?!! Ce se întâmpla dacă în locul nisipului, fundul era stâncos? Adorm sleit şi scârbit. Scârbit de mine însumi şi de stupida mea încredere în cel care, umflându-şi orgoliul dincolo de orice limită, a comis de atâtea ori acte de indisciplină costisitoare şi căruia, împotriva tuturor evidenţelor, i-am acordat în continuare şi stimă şi

încredere.

Sâmbătă 12 iulie înainte de răsăritul soarelui. Mă trezeşte lumina. Şi doctorul. Acelaşi vânt. Aceleaşi valuri. Au lucrat sârguincios împingându-ne la nici 20 metri de coastă. „*Hai-Hui 2*" s-a înţepenit pe chilă şi cârmă. Bontisează scurt la fiecare deferlant. Este canarisită cu 15° în tribord. Dacă întunericul, vântul şi spuma deferlanţilor au mărit sfera incertitudinilor, lăsând loc şi speranţei; lumina schimbă radical raportul nostru cu vântul, deferlanţii şi coasta.

Valurile care ne izbesc sunt galbene-pământii, semn că răscolesc un fund puţin adânc vârstat de praguri. La numai o sută de metri în tribord, ele înspumează o apă de un albastru dens, semn al adâncimilor mari. Prin această apă de un albastru dens şi înspumat, foarte aproape de limita cu apele galbene pământii, urcă vapoare şi calce cărora alpinistul le face semne disperate fluturând un prosop. Îi explic că nicio navă nu se va opri din drum, neavând practic cum să ne ajute.

— Dar dacă totuşi, spune alpinistul şi continuă să lanseze semnalele lui disperate spre navele care nici măcar nu se obosesc să răspundă: îmi este din ce în ce mai limpede că am epuizat mijloacele proprii de salvare şi că singurul mijloc capabil să ne smulgă din acest eşuaj nu este decât o şalupă puternică, capabilă să manevreze pe valuri la limita exterioară a întinsurii Karakova, de unde să ne dea o remorcă.

Lumina crudă plină de vânt, cu cerul verde şi ostil scoate în evidenţă peisajul cvasipustiu, turmentat de rafale. În prova babord câţiva zeci de metri de golf mâlos, coasta, o sută. două de metri de câmpie şi priporul unui deal tutos pe care se vede târguşorul Galata. Urmărind coasta, o câmpie vălurită cu lanuri de grâu urcând pe o şa presărată cu măslini. Pe fundul şeii un pârâu cu albia plină de trestii, care se varsă în mare în pupa tribord.

Câmpia este înghesuită spre mare în pupa. În ultim plan se văd câteva case şi o navă pe cală, două hangare, ceva ce seamănă a şantier naval izolat în pustietate. De la şantier la noi o câmpie mlăştinoasă plină de păpuriş şi ciulini şi de vântul care răscoleşte vegetaţia stârnind stoluri de raţe mici, în pasajul de dimineaţă. Urmărind coasta acestui golf al nefericirii, un om sărac, cercetând ceea ce marea aruncă pe mal şi trăgând vizibil cu ochiul la „*Hai-Hui 2*". Cunosc aceşti nefericiţi profitori de naufragii, din literatură. Undeva, departe, o turmă de capre.

Şi iarăşi vântul. Şi iarăşi valurile.

Secundul vădit şocat propune să legăm o parâmă de vârful

catargului şi trăgând puternic în tribord, să canarisim iahtul până scoate chila din nisip, în vreme ce se împinge de la pupa. Manevra ar necesita un echipaj de zece oameni. Accept şi urmăresc atent reacţiile omului.

Este cel care leagă parâma şi care, bine încotoşmănat, rămâne, la bord, în vreme ce cu doctorul – şi alpinistul sărim în apa de gheaţă, După ce ne-a adus aici, băiatul se cruţă, Să vedem mai departe. Alpinistul, cu privirea goală şi disperată, rămâne să împingă. împreună eu doctorul ieşit din bonomia lui zeflemisitoare. apucăm parâma şi tăiem valurile spre gura lui Cumalî Dereşi. cum se numeşte râuleţul. Ieşim pe uscatul plin de scoici şi ciulini.

Când derulăm toată parâma intrăm în apă să ajungem la traversul catargului. Înaintăm pe o limbă de nisip ferm din gura râului şi dintr-odată ne înfundăm într-o magmă clăbucitoare. şi puturoasă de mâl. Ne smulgem, vântul ne îngheaţă încheieturile, tragem de parâmă în disperare

— Cine a ştiut până atunci că disperarea are gust de iod, de mâl şi de sare? – virăm parâma pe după o buturuga aruncată de valuri pe uscat, vapoarele şi caicele trec în amonte şi în aval şi constatăm că, în afară de a îngheţa, nu reuşim nimic altceva. Suntem în apă de la ora 04

Pe coastele dealurilor au ieşit tractoarele şi combinele la seceratul grâului.

Adunarea la bord. *„Hai-Hui 2”* se pleacă tragic şi disperat în tribord. Abia mă stăpânesc, când hotărăsc să evacuăm iahtul. Motorul, aragazul, echipamentul se transportă la uscat. Facem o navetă între navă şi plaja precară, plină de cioturi şi mărăcini uscaţi.

— Cineva trebuie să se ducă la şantier şi să ceară ajutor, spun.

Tăcere.

— Te duci tu. Îi spun secundului.

— De ce eu?

Mă stăpânesc.

— Pentru că ştii englezeşte, răspund.

Îşi strânge hainele şi hanoracul cu o silă manifestă.

Suntem vineţi de frig. Îşi ia hainele deasupra capului, îl urmăresc străbătând landa aceea torturată de vânt.

Rămânem să facem naveta iaht-grămada de lucruri care se înalţă. Grămadă de lucruri care atrage o ceată de copii, păzitori ai caprelor. Capre şi copii execută o încercuire lentă, neagresivă. Caprele pasc iarba săracă, uscată. Copiii ne privesc în tăcere.

Timpul se scurge cu o lentoare măsurată doar de înclinaţia din ce în ce mai pronunţată a catargului! Văzută de la câţiva metri şi de pe uscat, *„Hai-Hui 2”* imploră tragic. Mă simt ticălos în neputinţa mea cretină. Mă întorc la bord şi cu harta în cockpit. prilej să simt vibraţiile disperate ale iahtului, reconstitui premizele eşuajului. Lucrurile sunt de-o simplitate revoltătoare. Am auzit înainte de a adormi cum secundul, folosind anapoda termenii profesiei (era deliciul meu secret), a numit aliniamentul far Galata-far Karakova. Apoi a venit vaporul şi secundul, ignorând ordinul de a ţine la larg, a văzut lumina roşie a acestuia, deci cea din babord. Deci, el se afla *„între”* vapor şi uscat. A procedat corect dar pentru mare liberă. Vaporul i-a trecut prin babord. Corect, Dar pentru mare liberă. Evitându-l, observând târziu că se află în interiorul luminii roşii a farului de pe cap Karakova, a eşuat în plină viteză. Dacă loveam un prag stâncos, ne făceam ţăndări. Farul Karakova, cocoţat pe un turn piramidal din fier cornier stă martor al erorii, mult în larg peste drumul nostru. Dacă nu ne loveam de praguri, ne înfigeam cu 6 noduri, direct în coastă. Mă leşiuieşte eroarea stupidă. Mă acuz de a fi vinovatul principal al eşuajului.

Trebuia să fi rămas la cârmă. Inutil… Pescăruşii. Clamând a furtună. Târziu văd o bărcuţă cu motor urcând pe lângă coastă. îl recunosc la prova pe secund. În afară de timonier mai este un om în barcă. Mă îngrijorează soarta celor trei. Bărcuţa este gata să facă loopinguri la fiecare val. Cu toate că nu-mi imaginez salvarea venind de la barcă, simt o strângere de inimă când aceasta atinge plaja şi este scoasă la uscat. Trec pe plajă şi ocolind cap Karakova, zdrelindu-mă şi înţepându-mă, ajung acolo, tocmai când cei doi turci ascundeau motorul în păpuriş. Da!

Secundul a găsit la şantier aceşti doi muncitori care aveau şi barcă şi un *„Johnson”* de 6 CP. Vor să ne ajute; dar valurile sunt prea mari pentru barca lor. Şi motorul prea mic pentru iahtul nostru, zic.

Oamenii sunt binevoitori. Ne înţelegem prin semne. Să aşteptăm până diseară. S-ar putea să cadă vântul. Atunci vom încerca. Le explic că am nevoie de un caic cu motor Diesel. Da! La Gelibolu. La 17 kilometri. Este un prieten care ne poate duce cu maşina. Dar benzina este foarte scumpă.

Secundul nu-mi poate da nicio relaţie despre şantier, directorul lui. utilajele de acolo. Sunt nevoit să-mi părăsesc nava. Numai o intervenţie din afară, eficientă, o poate salva. Este inutil s-o bocesc în

mine. Trebuie să acţionez. Toată răspunderea acestor oameni dezarmaţi şi disperaţi, a bunurilor lor, a iahtului, îmi revine. Moarte samariteanului cretinoid. La eşafod cu gentlemenul tip „Yachting". Să ne întoarcem la condiţia salvatoare de dur şi la maniera „*manu militari*".

— Aveţi grijă de bagaje! Rămâneţi aici până mă întorc! Evacuaţi totul de pe navă!

Hotărârea este luată. Trebuie să fac apel la toate rezervele mele interioare şi acolo unde mă duc, să conving. Direct. De la prima înfăţişare. De la întâia încrucişare a privirilor. Îmi îmbrac ţinuta de bord şi drept protecţie îmi iau hanoracul din opanol. Trebuie să-mi adun toată voinţa, ca să mă rup de… *Hai-Hui 2*". Am rămas iremediabil un sentimental.

SALVAREA! TIMP 1!

Trec Çumali Deresi, pe la gura lui. Mă îmbrac. Apuc un drumeag care şerpuie prin mlaştină. Papură biciuită de vânt. Miros de mare şi de grâu copt. Mă întorc s-o văd pe „*Hai-Hui 2*". Catargul înclinat taie orizontul, semn de întrebare şi de exclamare pe care nu-l poate înţelege decât. omul bordului.

Gata. Înainte. Cineva lucrează la staţia electrică a şantierului. Întreb de patron. Folosesc idiomul meu: semne, româna curentă, mimică… Se pare că este la şantier. Dar există şi o haită de câini costelivi care mă atacă la galop într-un concert feroce de lătrături. Crinii turcilor ştiu exact ce înseamnă să te apleci brusc şi să ridici de jos o piatră imaginară. Mă încolţesc de la distanţă. O magazie lungă, acoperită cu azbociment. Câteva case tip vilă, cu un cât, vopsite în cărămiziu, din care ies femeile celor statornici la şantier. Un pustiu cu nisip şi resturi menajere şi de şantier. Totul la început. Un cargou pe cală, la care se lucrează pe punte. Fac semne. Explic. Cuvântul iaht şi semnul înclinat, este lămuritor. Patron? Patron?… Mi se arată un „Mercedes 202" oliv, plin de praf şi doi domni care patrulează cu mâinile la spate prin faţa barăcii. Mă duc la ei. Îi întreb dacă vorbesc franceza. Nu. Puţină germană. Nici engleza. Perfect. Reiau în idiom. Au înţeles. Unul are

figură de bunic, cu ochelari. Mă cercetează atent. Da! *Romen*! Adică român!Celălal t, scund, voinic, cu tâmplele că-n uite, ochi verzi deschişi, îmbrăcat într-o cămaşă albă cu găurele, are figură de om bun, echilibrat, stăpân pe el. Îmi face semn să aştept. Vorbeşte cu oamenii de la şantier şi mă invită să urc în „Mercedes". Vântul. Pescăruşii. Mirosul penetrant de şantier. Fier încins şi vaselină. „Mercedesul" spaţios. Confortabil. Filăm un drum plin de praf. Ieşim în şoseaua de asfalt care dublează malul european al Dardanelelor. „Mercedesul" atinge 120. Spirele şoselii sunt largi. Apoi din ce în ce mai abrupte. La o cotitură luată în viteză, le arăt iahtul. „*Non problem*" (transcriu fonetic), zice domnul de la volan, patronul şantierului şi stăpânul maşinii. Mi se face părul măciucă. La actualele preţuri ale combustibilului, numai un drum Gelibolu-Karakova şi retur, pentru o ambarcaţie mare, costă o avere. Mă hotărăsc să bravez, fără să pozez în milionar. Îmi simt creierul spongios, de burete, oboseala curge din mine prin toţi porii împreună cu frigul care se înlocuieşte cu o căldură toropitoare şi ca un ticălos mă las furat de viteză, de peisaj, de confortul acestei macini somptuoase.

Măgăruşi ducându-şi călăreţii pe crupă. Secerători trase de tractoare „*John Deere*"; ori combine; care încărcate cu snopi de griu; ori remorci încărcate cu grâu auriu, lanuri secerate, ori în curs de seceră, văi adânci, pripoare abrupte, tectonică torturată care a adus victoria apărării turceşti în faţa atacului aliaţilor anglo-francezi în celebra şi sângeroasa bătălie de la Gallipoli-Golibolu, 1915 – unde? Lanuri, plopi piramidali îndoiţi de vânt, pante abrupte coborâte în viteză, un câmp militar, tancuri, wn târg plin de praf clădit pe terase, olane, o ruină de turn, un acvatoriu liliput, dincolo nave, restaurante pe cheu, barei întoarse cu chila în sus, câteva caice pescăreşti, puternice, tarabe cu panere enorme pline de stavrizi. „Mercedesul" coboară în piaţeta înţesată cu tarabe şi peşte. Apare lume. Vestea se răspândeşte ca fulgerul. Un tip spânatec, cu o pălăriuţă albă, cu torsul gol, este şi el „captan"-ul unui iaht-yolă, eu sunt de-asemeni „captan", imediat devenim solidari, trece pe caicul care debarcă lăzile cu peşte, un fel de vechitură de 20 de tone, cârpită, albastră, şi se întoarce cu alt „captan". Patronul mediază înţelegerea. Toată lumea îi spune familiar „Yakup". Este blând şi se pare că se bucură de ascultarea unanimă şi de respectul unanim… Captanu-ul de pe caicul în dezmembrare, ridică ancora în zece minute şi este la dispoziţia mea, pentru suma de 100 dolari sau 7.000 lire turceşti. Preferă dolari. Adică fondul întregii călătorii. Accept pe loc.

Patronul îmi spune că mă aşteaptă la cheu. A garantat operaţiunea. Banii sunt la iaht. „*Non* problem" aducem iahtul aici. „Captan"-ul caicului, un tânăr lânos, îmi face semn să urc la comandă. Adică un podium de lemn cioplit, ridicat deasupra punţii pe nişte grinzi, unde se află două banchete, haine de ploaie unsuroase puţind a peşte şi sub cerul liber o timonă pe axul căreia este fixată o roată dinţată, bine unsă. pe roată petrecută o bucăţică de lanţ de transmisie, la ale cărui capete sunt legate două saule care pe nişte troţe duc la cârma uriaşă de lemn gros, cioplit cu barda. Ancora tip muzeu de antichităţi se ridică marinăreşte, echipajul este pe sfoară într-o disciplină gălăgioasă; iar motorul porneşte la cheie. Îi fac patronului semne de rămas bun.

Văd „Mercedes"-ul oliv, tarabele pescarilor, imaginile nopţii şi ale dimineţii nu mi s-au şters încă de pe retină, totul s-a desfăşurat şi se desfăşoară cu viteza unui film al cărui spectator neutru sunt fără să vreau. Ca şi când altcineva ar trăi aceste lucruri halucinante şi ar îndesa pe retină imaginile astea stranii şi grăbite, care nu-i dau nici măcar răgazul unui gând. Nu am îreeut pe la nicio oficialitate, nu am aşteptat la niciun ghişeu, n-am apelat nici măcar la căpitănia portului. Totul s-a purtat între privirea mea care a cerut ajutor şi privirea lui Yakup, care a recepţionat S.O.S.-ul. Dincolo de avatarurile limbii. Şi de ce nu, ale istoriei. Proprietarul caicului este grăbit să-şi câştige cei 100 dolari picaţi din mila secundului de pe „*Hai-Hui 2*": eu sunt grăbit să-mi salvez iahtul şi asist de la 6 metri înălţime la manevrele de plecare de la cheu şi la ieşirea spectaculoasă prin cei 6 metri de lăţime cât are pasa acvatoriului plin cu calce şi bărci de pescuit.

De când am plecat, de la iaht. nicio clipă de răgaz. Suntem trei „captani" pe puntea de comandă, pentru că cel de pe yachtul-yolă mă însoţeşte. Toată lumea se cunoaşte şi yolistul îmi spune mereu ceva de Patron, duce degetele la buze şi ţocăne, semn care în limbajul universal adoptat, înseamnă om bun, om de treabă. Asezonează semnul cu un „*non problem*", „*dolari non problem*" şi fără să fiu mai liniştit pentru perioada de după salvare, urmăresc cu strângere de inimă mişcările sistemului de transmisie al cârmei, peticit cu sfoară, înnodat şi matisit cu sârmă industrială, în vreme ce pe punte echipajul pregăteşte o parâmă metalică pe care o rulează pe cabestan, ghidând-o cu nişte pari din lemn. Dumnezeule! O cârpeală şi o cârpăceală totală care merită văzută. Dansăm. Strâmtoarea este brăzdată de valuri. Caicul borţos ţine marea excelent. Căpitanul lui îşi cunoaşte meseria. Tăiem cu viteză golful

Gelibolu. Refac de pe puntea caicului drumul şi eşuajul lui „*Hai-Hui 2*”. Ipoteza de la hartă se confirmă cablu după cablu în lungul strâmtorii. Iată lumina de la cap Galata şi pe uscat un camping improvizat cu corturi şi maşini. Iată cap Karakova ieşind mult în apă, în chiar prova caicului. Timpul se videază de sentimentul trecerii. Singurul lucru care mă obsedează este iahtul. Nu ştiu câtă vreme a trecut de când l-am părăsit în voia sorţii. Mi se pare o clipă. îl văd de cum dublăm cap Galata. După cum văd manevra abilă a celui de la timonă care ţine caicul în limita care desparte vizibil, adâncul, de apa tulbure a întinsurii şi a pragurilor care se întind de la coastă. Fac din ce în ce mai mult loc pentru speranţă. Resemnarea întoarsă cu spatele la acţiune, nu este tocmai genul care-l poate prinde pe skipper. Are şi riscul lucidităţii farmecul lui, mai ales că transmisia timonei legată cu sfoară ţine bine şi caicul dezvoltă o viteză de cel puţin opt noduri. Deci, a trecut aproape un ceas de când am plecat din Gelibolu…

Captan”-ul caicului îşi cunoaşte meseria la perfecţie. Probabil nu intervine la primul eşuaj. Face rondoul şi aduce caicul cu prova în vânt, val şi curent, la limita dintre apele albastre şi cele miloase, ţinându-l aşa cu motorul. Baia Karakova văzută de pe punte este formată din şiruri succesive de praguri de nisip. Semnele mele şi agitaţia hanoracului pun în mişcare echipajul lui „*Hai-Hui 2*”. Văd pe fiecare în parte, strig, dar îmi dau seama că vântul şi zgomotul valurilor acoperă orice alt sunet.

De la caic se lasă barca la apă, mereu gata să fie răsturnată de val. Se scapă barbeta. Barca pleacă în derivă. Un tip atletic se dezbracă rapid şi plonjează. Înoată, se caţără în barcă şi o aduce în pupa caicului. Sar în barcă. Primim parâma metalică de remorcă. Marinarul turc ramează spre „*Hai-Hui 2*”. Alpinistul şi secundul înţeleg. Doctorul rămâne la bagaje. Cei doi intră în valuri, venindu-ne în întâmpinare. Barca stă gata să se răstoarne la fiecare deferlant. Alpinistul înoată şi, după câteva tentative, prinde capătul remorcii. Ne întoarcem la caic. Echipajul este la posturi, lângă cabestanul care se cuplează cu o manetă din lemn, vârâtă în angrenaje. Urc la comandă. Mă tem ca secundul să nu amareze remorca la baba. Ar smulge puntea. Nu! Slavă Domnului. Secundul îşi foloseşte optim priceperea tehnică. împreună cu alpinistul încing iahtul cu remorca, de jur-împrejur. Orice pericol la tracţiune se exclude. Văd clar cum leagă capetele remorcii la baba.

Şi asta este bine. Parâma nu se va dezechilibra. îl văd pe secund trecând la cârmă. Îmi face semn! Gata!… Captan”-ul urmăreşte turaţia.

Băieţii de jos cuplează cabestanul. Caicul are tendinţa să lunece înapoi. Omul de la timonă execută un slalom pe loc, oferind pupa iahtului care vibrează până în vârful catargului. Urmăresc trepidaţiile catargului cu sufletul strâns. Dacă cedează? Dacă s-a slăbit un sart, ori un strai şi tensiunea inegală îl face să crape? Dar coca? Dar chila care ară fundul? Remorca ţâşneşte din apă, împrăştiind jerbe de stropi. O armătură… Alta… Alta! „*Hai-Hui 2*" se târăşte pe fund. Totul îi este ostil. Poziţia. Lipsa de libertate a adâncului. Pare o imensă broască ţestoasă aruncată pe uscat, ori un cetaceu zvinit pe plajă, în imposibilitate de a fi el însuşi. Remorca vibrează. Cabestanul se roteşte mecanic şi egal. Prag. Catarg cu vârful vibrând violent. Prag. Şoc. Mult mai atenuat. Şoc! Plutire! Şoc! Plutire! Ce vânt şi ce valuri au fost în stare să ne înfigă atât de adânc în uscat, făcându-ne să arăm atâtea praguri?… Plutire! Şoc! Plutire! Plutire!… *Hai-Hui 2*" iese din apele băloase, galbene şi miloase. Se redresează brusc. Silueta îşi recapătă eleganţa şi graţia de lebădă. Prova spintecă valul, Scoţând mustăţi albe de spumă. Îmi stăpânesc greu nodul din gât. Echipajul caicului îmi i-ace semne de victorie. Se decuplează cabestanul. Se accelerează motorul. Îi strig doctorului cât pot de tare, că vin să-l iau cu toate bagajele. Grămada de lucruri şi silueta doctorului se fac din ce în ce mai mici. Mai singure pe plaja sălbatică, biciuită de vânt. „*Hai-Hui 2*" pilotată de secund, avându-l pe alpinist alături, vine unduitor şi uşor în siajul caicului. Abia acum îmi dau seama de frumuseţea iahtului. Şi tot acum îi mulţumesc în gând maistrului Iacob, bravului Jacoppo, pentru meşteşugul şi trăinicia cu care a lucrat-o, pentru minunata lui operă de marang ozene… Soare. Vânt. Valuri. „*Hai-Hui 2*" liberă în pupa caicului. Şi sfârşeala grea, care-mi ţâşneşte din pori, sicându-mă.

SALVAREA! TIMP 2!

„*Hai-Hui 2* este legat la cheu cu pupa. Barbeta prova este legată de geamandura iahtului-yolă. În lipsa noastră Patronul făcuse un consiliu. Ca orice om de afaceri are ochiul limpede şi. raţiunea operativă. O furgonetă care să ne aducă bagajele ar costa o avere. Mi-o spune. Deocamdată lichidează costul operaţiunii de salvare. „Captan"-ul caicului vine la el, o discuţie scurtă şi totul este O.K. Datoria mea se trece Patronului. Gata. Va face transportul bagajelor cu „Mercedes"-ul. Să mergem. îl iau pe alpinist şi „captan"-ul iahtului-yolă se urcă şi el să ne

ajute. Gelibolu cap Karakova. Luturi turmentate de căldură. Absenţă din mine. Nici măcar sentimentul cald, de recunoştinţă pe care-l port omului de la volan, multimilionar care se pune eu atâta simplitate în slujba unor străini. Maşina şi Patronul rămân în marginea mlaştinei. Până la locul eşuajului sunt trei kilometri buni de mărăcini, de trecut pârâul nămolos şi de cărat pe puţin două sute de kilograme de saci, colete, canistre cu Benzină, plus motorul. Ajungem. Doctorul este pământiu. Greşeala de azi-noapte îl frământă atât de vizibil, încât mă întristează. Începe calvarul de.la care, din nou, secundul s-a eschivat. Ne încărcăm fiecare cu zeci de kilograme de bagaje (puse în saci, legate în baloturi, băieţii n-au stat degeaba), ducem un transport câteva sute de metri, ne întoarcem şi cărăm restul la noul punct de dppozitare, muncă de Şisif sub soarele care ne lichefiază. „Captan–ul strigă la câţiva pescari amatori, probabil muncitori la şantier aflaţi după program, care vin şi ne ajută. Văzând inutilitatea' muncii, dispare, în timp ce ne urmăm calvarul. Alături, o combină trasă de un tractor seceră lanul pipernicit de grâu. Pe celelalte tarlale, alte tractoare şi combine. Cu sudoarea orbindu-ne, cocârjaţi sub poveri, vedem, târziu, „captan"-ul triumfător la bordul unui tractor cu remorcă, pornit să asalteze landa. Omul fusese la Patronul care venise cu Mercedes-ul pe un drum de tractoare şi Patronul vorbise cu un ţăran aflat pe tarla cu utilajul lui tehnic, care acceptase să ne transporte la şosea contra 500 de lire turceşti. Suntem a doua oară salvaţi. Urcăm toţi în remorcă. „Demaram şi ne zgâlţâim creierii rulând peste câmpia muşuroită, calcinată, brăzdată de cratere, mai curând semănând cu solul lunar, trecem râul prin vad, acolo unde secerătorii mecanizaţi îşi iau prânzul la umbra firavă a unor măslini, şi unde sunt înfipţi pilonii podului viitoarei autostrăzi a cărei fundaţie este turnată solid în beton. Descărcăm bagajele la răscrucea drumului cu şoseaua. Patronul achită ţăranului, încărcăm jumătate din conserve, motorul, canistrele şi o parte din echipament. Găsesc o foarte frumoasă sticlă de „*White Label*", ţinută pentru protocol, purtând sub stemă notaţia „*By appoiniment to her Majesty the Queen*.

Patronul este încântat s-o primească. Rulăm la Gelibolu.

Patronul alimentează la staţia de lângă acvatoriu. Plăteşte 2000 de lire. Devin din ce în ce mai uşor. Mai aerian. Mai străveziu. Mercedes-ul trage la iaht. L-am lăsat pe alpinist la răscruce şi la restul de bagaje. Bordul pustiu, Din interior se aude sforăitul împăcat al secundului. Răspunde greu la apel. Descărcăm. Las tandemul de azi-

noapte să aranjeze bagajele şi plec din nou cu Patronul să-l recuperez pe alpinist cu restul încărcăturii.

Totul, s-a dematerializat în jurul. meu. Arborii, peisajul, lucrările grandioase ale autostrăzii Dardanelelor, tancurile şi cunoscutele posturi de „*Askeni*", râpele abrupte arse de soarele alb, lanurile încă nesecerate, hanul de sub măslini, aerul tremurător „plopii piramidali, presentimentul Egeei. Am sentimentul victoriei, şi acest sentiment acut, din nevoia de echilibru poate „mă videază de mine însumi.

Patronul şofează magistral! Este topit de căldură şi. vizibil, obosit. Alpinistul, bagajele, drum de întoarcere la Gelibolu – vechiul Gailipoli. Tăcere. Cu o supremă înţelegere şi cu tact desăvârşit, Patronul ne lasă singuri. Afacerile le vom discuta diseară. Ori mâine. Reamenajăm iahtul, după controlul minuţios al santinei, chilei, bordajului şi arboraclei. Totul este excelent. „*Hai-Hui 2*" nu face un strop de apă, Simt. material „cum un mecanism necunoscut, încearcă să mă depersonalizeze. Căldura! Activitatea solară, Erupţiile cromosferice. Radiaţiile X. Oboseala, îmi spun, aranjându-mi masa. de navigaţie şi aducând ordine în stocul de hărţi. Atmosfera este ambiguă şi încordată, cu toate că mi-am propus să nu mai discut cauzele care ne-au dus în pragul falimentului. Dacă eram un echipaj pe orice fel de altă navă decât un iaht de croazieră, unde am de fapt nişte invitaţi „lucrurile stăteau altfel. Un sentiment elementar de gazdă îmi impune raţiunea tăcerii. Ce a fost de spus dur, s-a spus azi-noapte în timpul eşuajului.

După. băieţii au fost la înălţime, făcând imposibilul în limita situaţiei date. Să chemăm la sfat intim detaşarea, izolând subiectivismul, păstrând măsura şi să fim *fair-play* ca nişte yachtsmani încercaţi. Nu-mi place duplicitatea doctorului. Aerul lui de om care înţelege şi iartă cu mărinimie toate păcatele acestei lumi. Secundul este misterios.

Alpinistul retras în sine şi absent. Simt că se petrece ceva în afara mea. fără să-mi pot da seama exact de ce fapt anume este vorba. Iahtul a ne un careu de 2 metri, pătraţi, totul se întâmplă în ochii şi la cunoştinţa tuturor şi totuşi…

Sentimentul acesta acut al unor lucruri neloiale, mă obsedează şi-mi demolează în continuare gustul amărui al victoriei care, în definitiv, a salvat iahtul, mijlocul nostru de existenţă în aceste spaţii străine, vacanţa noastră, bunurile noastre, siguranţa noastră, asigurându-ne întoarcerea şi confortul cotidian.

Deci, în ziua de *Sâmbătă 12 iulie*, spre orele 17.30 situaţia iahtului

„*Hai-Hui* 2” este restabilită complet. Stăm legaţi la cheul acvatoriului pentru iahturi, calce şi bărci de pescuit sau de agrement din Gelibolu, şi recunoaşterea împrejurimilor se concretizează într-o imagine mai mult decât clară. În pupa avem cheul dincolo de care se află un restaurant, dincolo de care se află o esplanadă şi Dardanelele biciuite de vânt. Cheul nu mai larg decât lăţimea unei maşini sfârşeşte în babord prin intrarea în acvatoriu. În tribord urmăreşte pe câţiva zeci de metri conturul acvatoriului, face o buclă şi printr-o urcare abruptă dublată de cafenele şi ceainării dărăpănate sfârşeşte în strada principală, care mărgineşte acvatoriul spre oraş şi continent. În prova avem această parte de cheu, de sub stradă, unde acostează vaporaşele de pasageri şi şalupele, care ţes cele două maluri ale strâmtorii. În al doilea plan se află o terasă închisă de clădirea modernă a Biroului de turism şi a restaurantului aferent. În planul trei, o colină abruptă, având pe dreapta o cazarmă mohorâtă, cu drapelul ridicat la catarg, care închide orizontul.

De la iaht pe cheu spre strada principală, un fel de clubmag azie al proprietarilor de bărci, bărcile care se piturează şi la care se lucrează, în bucla cheului amintitele cafenele şi ceainării cu mesele scoase pe caldarâm, pline de clienţi, tarabele pescarilor. În prova tribord o piaţă, un comandament militar, restaurant care închide cealaltă parte a pasei, având şi el o esplanadă la mare, unde se află malurile portului comercial şi instalaţiile portuare. Strada principală trece peste un pod. Pe sub pod, acvatoriul în care suntem, se leagă cu un alt acvatoriu mic, pentru bărcile de pescuit, aflat la piciorul ruinelor unei fortăreţe romano-bizantine, al cărei turn se conservă parţial. Restaurantul din pupa are un grup sanitar cu acces şi spre port, cu intenţia de a sluji eventualilor clienţi de la bordul navelor. Este momentul să mă destind şi să-mi fac programul de igienă, începând cu bărbieritul, act care mă deconectează. Doctorul se bărbiereşte şi ei.

Îi spun că în condiţiile astea de neascultare, nu putem risca să mergem mai departe. Mă roagă să nu iau nicio hotărâre până mâine. Se pare că, lepădându-mi barba şi scoţându-mi sarea din pori. Începe să-mi revină şi buna dispoziţie. Mă îmbrac cuviincios şi ies pe cheu unde se află lume curioasă, Patronul, asociatul său „captan”-ul şi surpriză, un bărbat care vorbeşte excelent româneşte: Hüseyn Olt, în vârstă, demn şi cu o plăcere vădită de a fi cu noi. Mă şochează tipul vechi de democraţie militară de la începutul imperiului otoman. Armatorului milionar i se spune pe nume de toţi cei din jur, implicit de către Hüseyn Olt, frizer,

ieşit la pensie. Este cazul şi timpul să ne cunoaştem social şi să „facem schimbul protocolar de cărţi de vizită.

Salvatorul nostru se numeşte Yakup Aksoy. Este fiul unui măcelar din Gelibolu care a avut şase copii, în afara faptului că are două nave care fac comerţ, şantierul pe care l-am văzut dispune la Istanbul de birourile întreprinderii sale şi de locuinţa permanentă, Asociatul său, cu figura de bunic şi ochelarii agăţaţi pe nas, este domnul Ercument, ţine credinţa veche şi nu gustă nimic, fiind în Ramazan. Hüseyn şi-a ales la stabilirea în Turcia numele de Olt, spre a nu uita dulcea Românie, din care a plecat după Dictatul de la Viena. Are o memorie uluitoare. A slujit sub drapel în Regimentul 3 călăraşi, unde l-a avut comandant de escadron pe „domnul maior Octav Dessila". Deocamdată face oficiul de tălmaci între skipper şi Yakup, care nu vrea să reglăm încă chestiunea financiară. Nicio grabă. Mâine. Să ne revenim. Să ne odihnim.

Yakup are un băiat care studiază subingineria la Oxford. Deci băiatul se va înţelege cu secundul care a frecventat Anglia de câteva ori. După ce ne vede aranjaţi şi O.K., Yakup cu asociatul lui se urcă în „Mercedes". Rămân pe cheu cu doctorul, Hüseyn Olt şi „captan"-ul cu care alpinistul, se pare, a intrat în tratative. Aflu că vrea să doarmă peste noapte pe iahtul-yolă. Probabil îi este teamă că „*Hai-Hui 2*" să nu se dezmembreze la ora stafiilor. Sau pur şi simplu vrea să fie singur. Este o seară de mic târg provincial, cu vânt, pescari, cotigi trase de cai sau măgăruşi cu hamurile pline de alămuri lucioase, cu automobile şi lume ieşită ia promenadă. Stăm pe soclul restaurantului şi Hüseyn Olt îşi reaminteşte eu o precizie uluitoare numele străzilor din Cotroceni unde-şi avea clienţii, interiorul lui Octav Dessila, amănunte în legătură cu pregătirile care se făceau acolo când. era invitat la masă Sadoveanu. Omul are nostalgia tinereţii lui bucureştene. Pentru el tot ce-a rămas în memorie există". Se petrece *o* subtilă inversare de timp istoric, antrenând gramatical şi sentimental aducerea trecutului în prezent. Reînvie pentru noi un Bucureşti pe care atât doctorul, cât şi skipperul l-au mai apucat, cu forfota de seară de pe Calea Victoriei, eu cârciumioarele din cartiere şi tarafurile de lăutari, eu abundenţa galantarelor, cu frumoasele şi cochetele, cu Tănase şi al său „Cărăbuş", cu mirosul de mititei şi „Carul cu bere", cu Sărindarul şi. Lipscanii vremii, eu primă verile lui demente, cu mirosurile şi culorile tinere şi învăpăiate ale străzilor în amurg, cu aroma de cafea şi amăruie de mugur abia plesnit, cu „muscalii" în catifea, solemni pe caprele birjelor

şi precupeţii olteni cu cobilițe deşteptând somnolenţa străzilor, cu florăresele ţigănci şi eu magnifica indolenţă a tinereţii.

Hüseyn Olt şi-a deschis aici o frizerie cu ajutorul statului şi acum beneficiază de o pensie, rezultat al cotei plătită în decursul anilor. Soţia şi fiica îi sunt plecate la Istanbul. Se vor întoarce cu autobuzul de mâine seară. A auzit că litoralul este un vis. Vrea ca în 1981 să vină la Bucureşti. Îi este dor de locurile tinereţii. Vreau să ştiu ce număr de telefon avea Octav Dessila? Pe caporalul lui (îi zice „domnul caporal") îl chema Covei M. Ion şi era din Târnavele. Un om bun. Un client, inginerul Borcea, după Dictatul de la Viena a îmbrăcat doliul… Se înserează. Singura noastră sursă de a ne achita cât de cât faţă de toate bunăvoinţele este cambuza şi stocul ei de conserve, biscuiţi, ceai şi diverse. Oferim prin doctor, cu generozitate, din produsele romaneşti. Fabricile de conserve a căror marcă este înscrisă pe cutiile elegante, ar trebui să ne ofere o primă; sau să asigure gratuit cambuza croazierelor viitoare. Înserarea vine muiată într-o pastă groasă, de un ocru violent. Hüseyn Olt duce cu sine bunătăţi de la bord şi câteva ilustrate ale echipajului cu rugămintea de a le pune la poştă, lată, la Gelibolu „un mic port în Dardanele, un Hüseyn Olt, nemulţumii de ravagiile terorismului; din moşi strămoşi rămas în preajma Dunării, pe teritoriul, vechiului imperiu otoman, revenit în patria mamă. cu nostalgia adâncă a anilor lui tineri într-o lume care l-a adoptat fără niciun resentiment rasial sau istoric. Pentru skipper, Hüseyn Olt, „barberul" şi prietenul lui Yalcup, salvatorul iahtului, este un mesager al providenţei şi al spiritului benefic care veghează destinul lui „*Hai-Hui 2*". Un prieten care leagă echipajul de oamenii locului, miesnindu-le mijlocul direct al comunicării. Constat că la îndelungul conciliabul cu Hüseyn Olt a participat doar doctorul, că cei doi ingineri au fost în oraş şi că acum. alpinistul şi-aluat cazarmamentul şi se culcă pe iahtul-yolă, iar secundul a intrat într-o muţenie absolută. Când mă întind pe cuşetă aud vântul, rumoarea. târgului, muzica tonomatului şi mă inundă o senzaţie acută de linişte şi confort interior… Am învins"!

DEZERTAREA

Duminică 13 iulie ne sculăm târziu. odihniţi, după un somn de plumb. Sunt la spălător şi-mi fac o toaletă riguroasă, când apare doctorul. Suntem în raporturi ceremonioase, din când în când îi mai spun doctore; dar niciodată altfel decât dumneata, spre deosebire de

ingineri cărora le spun pe nume, fiind mult mai tineri. Pe măsură ce descoperă deliciile iahtingului. se împătimeşte mai vădit de mare şi croazieră. Este magnific în lipsa lui de îndemânare tehnică-marinărească, are o lectură de iahting uriaşă, dar neselectată dincolo de principiile de construcţie ale unui iaht ideal de croazieră, este bonom şi cu simţul umorului, rezistent şi s-a achitat excelent de rolul la bord. Îmi este simpatic fără să i-o arăt. Suntem de aceeaşi vârstă şi experienţa existenţială a generaţiei, modul ei de a gândi viaţa, ne oferă puncte comune de contact şi interpretarea cotidianului. Se săpuneşte cu voluptate. Mă întreabă cu glasul sufocat şi privindu-mă persuasiv, ce-am hotărât în legătură cu croaziera?! La dracu'! Ce pot hotărî altceva decât să ne vedem de drum, imediat ce ne achităm faţă de Yakup…

— Spune-le băieţilor să înceapă pregătirile de plecare. Controlaţi sarturile şi straiurile. Secundul să vadă de motor!

Se spală rapid, este ca un puşti care a căpătat acadeaua dorită şi ud încă, o şterge la iaht. Rămân pentru un consult la oglindă. Tipul ars şi uscat de soare care mi se uită în ochi, cu pielea tăbăcită de vânt şi saramurată, nu mai are acum. posibilitatea să disimuleze.

— Ce facem? îl întreb.

— Atingem Izmirul, răspunde şi-i simt orgoliul.

— După toate câte s-au întâmplat?

— De fapt ce s-a – întâmplat? ricanează… Nu dramatiza… îţi place să te raportezi mereu la câte una din valorile-cheie. Atunci? Cauţi un pretext să nu te duci până la capăt?

— Nu fi stupid, amice! mai pot risca un echipaj handicapat?

— Asigură-i rolul de protecţie psihologică. Nu-ţi fi suficient numai ţie. De altfel este un ordin de marş pe care l-ai dat şi care te obligă.

Rânjeşte. Ştiu că nu este nimic de făcut cu capul pătrat care mă priveşte din oglindă. Îi cunosc încăpăţânarea, mândria şi perseverenţa. Ştiu că va asigura carturile dificile, că va naviga în strâmtori numai ziua, că îşi va calcula riguros drumul până la Çanakkale şi că arde de nerăbdare să iasă în Egeea. Mă plictiseşte cu tenacitatea lui cazonă, asprimea lui mă sâcâie, are o duritate care mă lezează şi, ca să scap de el, mai ales acum când face mină de „istoric" şi se pregăteşte să-mi ţină o prelegere despre virtuţile autonomiei socratice, îi dau pe mutră cu spirt sanitar, tratament de altfel fără niciun rezultat notabil. Îmi strâng ustensilele şi-l las singur, să se zgâiască în oglindă cât o vrea. Între timp doctorul ajunge la iaht şi transmite echipajului ordinul de a pregăti nava

pentru marş. De fapt skipperul abia scăpat de rigorile unei prelegeri despre necesitatea ruperii de spectacolul familiar al lucrurilor exterioare care duce la amputarea personalităţii şi obligaţia de a supune reflexiei universul său interior: de a medita la valoarea stabilităţii caracterologice şi la virtuţile unităţii etico şi morale care conduce la fixarea caracterelor. după Emerson oamenii de caracter alcătuind conştiinţa societăţii căreia îi aparţin: deci bucuros că a scăpat de întrevederea din oglindă şi că îşi va putea trage chiulul în largul strâmtorii bântuit de vântul de NE cu intensitate neslăbită, resimţită şi în acvatoriul bine protejat de oraşul colinar, deci skipperul coboară vesel în careul mirosind brusc a cavou, îi trebuie exact câteva secunde să asocieze teoriile vechi ale secundului relative la „echipă", cu şopocăiala secund-alpinist, plecarea lor de aseară în oraş, dezinteresul actual şi glasul plângăneţ al alpinistului care-i spune, evitându-i privirea:

— V-am muncit, am făcut tot ce mi-aţi cerut. Nu mai pot! Sunt epuizat! Demoralizat! Plec unde vreţi!... Dar cu o singură condiţie. Seara să intrăm în port!

Băiatul are haz, şopteşte omul din oglindă. Stăpâneşte-te. Pe loc. Ucide-l pe maiorul care, auzind că i se pun condiţii, este la rândul lui gata să ucidă. Sigur, chestia are haz. Alpinistul, "*vive le yachting*", bravul inginer proiectant din Ploieşti, aflat prima oară pe mare, vrea ca în fiecare seară, hocus-pocus, skipperul să scoată din întinsurile coastei, din largul marin său, din insulele, multe cu interdicţii de acostare, un port... Şi nu numai asta vrea băieţelul. Să nu mai navigăm noaptea. Să nu mai navigam cu genovezul 1 şi 2... Marasm! Blestematul de skipper scapă scotele.

— Uite ce-i, băiatule! Nu eşti în măsură să-mi impui condiţii. Treaba asta să-ţi fie foarte clară.

Skipperul trage cu coada ochiului la secundul întins pe cuşetă. Şmecherul lansase atacul prin alpinist, să vadă reacţia. Tipul din oglindă ştie că va intra în joc şi i-o comunică skipperului, care în intimitate simte pentru alpinistul echivoc şi surpat interior un fel de compasiune amestecată cu dispreţ. Dacă numai pentru atât s-a decolat interior! Furtuna din prima noapte când ne-am întors la Tomis, furtuna de la traversadă, micul examen din calmul plat, prin însumare, puteau juca rol de fortifiant.

Skipperul constată contrariul. În aviaţie, când se întâmplă ceva

grav, eram trimişi în aer să ne recâştigăm încrederea în noi înşine şi în avion.

Pentru skipper chestiunea este tranşată. Alpinistul îşi va reveni pe mare, în ambianţa optimistă şi solidară a echipajului. Figura lui disperată îi produce un dezgust acru. Fusese multă vreme instructor de vânătoare în escadrila pe care o comanda, mai apoi comandant de companie într-o şcoală de ofiţeri. În prima lui calitate constatase cu stupoare cum piloţi normali, trecuţi prin vizitele medicale, se blocau în avion la exerciţii simple, pur şi simplu neputând executa o manevră uzuală, aceea de a veni din formaţie de luptă. În formaţie strânsă, sau cum alţii, care aspirau la stelele de locotenent, încremeneau la exerciţiul de aruncarea grenadei de luptă, cu grenada amorsată în mină. strânsă până se albeau degetele, fiind incapabili să azvârle instrumentul ucigător şi să se adăpostească în şanţul protector. Nicio noutate, dar la un tată de familie, bărbat la vârsta maturităţii, chestiunea este cel puţin nedemnă.

Doctorul îşi face de lucru cu o mutră ispăşită. Întins pe cuşetă. cu aerul doctoral şi atoateştiutor care-i creează skipperului o stare de furie morbidă, secundul întreabă ce intenţii şi ce plan are acesta.

— Intrăm în Marea Egee. Atingem Lesbos, pentru onoarea croazierei. Am pierdut 36 de ore cu eşuajul.

Scurtăm traseul şi ne încadram în timpul propus cu vârf şi îndesat…

De aici începe jocul cu măşti. Adică se joacă, ceea ce s-a repetat aseară în doi. Chestiunea este atât de vizibilă, încât scârba skipperului se transformă în furie mocnită, cu toată intervenţia catalizatoare a omului din oglindă.

Secundul apucă o coală de hârtie cu gesturi studiate şi începe să înşire unele sub altele escale, distanţe, timp de marş, zile de calm plat (cu nemiluita) trage linie şi adună cu o convingere atât de fermă în estimările lui, încât frizează coşmarul. Ceea ce-i iese pe hârtia aceea mizerabilă, depăşeşte cu mult data fixată pentru sosirea ia Tomis, dată probabil lucrativă, intenţii care-l privesc; dar care, plecat pe mare, trebuia asigurată printr-un spaţiu minim de timp. Aşa cum face socoteala, neadmiţând nicio corecţie, este evident un pretext. Să vedem raţiunea acestui pretext, îşi spune skipperul, încă păstrându-şi calmul, mai exact şi mai cinstit, manevrându-şi calmul. Doctorul o şterge englezeşte. Înhaţă canistrele. Pretextează nevoia completării rezervei

de apă, pentru a dezerta. Mă lasă singur. Secundul demonstrează că, întârziind, va avea greutăţi la slujbă.

— Minţi, îi spune skipperul. Mai ai o lună de concediu fără plată.

Tipul se opacizează. „Chiar dacă ne întoarcem acum, nu mai ajungem la Tomis luni 28 iulie când trebuie să fiu prezent la “slujbă” şi înşiră nişte argumente atât de penibile, încât nu poate susţine privirea skipperului. Omul din oglindă consiliază: „răbdare”. „Ai ajuns la punctul nodal.

Chestiunea se limpezeşte. În careu se face cald. Alpinistul tace muced şi prăbuşit.

— Ce vrei?

— Ne întoarcem în ţară pe cont propriu.

— Cu ce?

— Avem un autobuz până la Istanbul. De la Istanbul, cu trenul.

Până aici lucrurile sunt clare. Şopocăiala celor doi, plecarea în oraş se explică. Skipperul îşi manevrează calmul, cu satisfacţie vădită. Asociază momentul când acelaşi tip l-a lăsat pe peronul gării Constanţa, cu toată opoziţia Stelei ca insul să mai facă parte din echipaj. Iată, după ce a condus iahtul la eşuaj, insul dezertează. Zburând spre Sud cu 6 noduri, înainte de eşuaj şi însumând perspectiva săptămânilor egeene, nu se puneau aceleaşi probleme de timp? Laşitatea şi spaima, singurele argumente. Frica de posibilitatea dezagregării iahtului. Responsabilul eşuajului fuge de la locul care ar fi putut fi al crimei. Ducă-se la fund skipperul cu blestematul lui iaht. Preţioasele persoane inginereşti să fie puse la adăpost.

Concepţia mă oripilează. Este fără dubiu vorba de o dezertare de la bord în timpul serviciului, sub aspectul curent al legiuirilor marinei. În plan-moral „dezertarea are implicaţii descalificante, dacă dezertarea nu este ea însăşi superlativul descalificării morale. Inginerul ştie că singurul care se mai pricepe să umble cu motorul este el însuşi şi că acest fapt se datorează rodajului mizerabil pe care l-a făcut motorului nou, din orgoliul de a nu recunoaşte că nu cunoaşte acest gen de maşinării. Ştie de asemenea că nu există lumină la bord. Ştie că strâmtorile nu se pot urca decât cu motorul. Că circulaţia densă a navelor presupune o veghe permanentă la bord. Că întreaga parte tehnică şi manevra velelor îi revine.

— Vă rog să fixaţi suma pe care-o datorez din preţul operaţiunilor de salvare, zice.

— Plăteşti jumătate cu doctorul, cu toate că ai fost şef de cart, minus o zecime pe care o plătesc eu, pentru naivitate, zice skipperul.

— Pun motorul la punct, zice insul. La ora prânzului avem autobuzul. Am să vă rog să aduceţi în ţară ceea ce nu putem lua cu noi.

Insul vrea să dea dezertării o aparenţă de fapt divers.

Skipperul aruncă peste bord aerele de yachtsman. Îl tratează pe individ exact cu calificativele pe care le merită.

Probabil insul grav şi cu aer doctoral n-a auzit prea des ce aude acum pe bordul lui „*Hai-Hui* 2*". Apelează la calm.

Lecţia se sfârşeşte când o vrea skipperul. Este clară şi fără echivoc.

Brusc mi-e silă să mai respir acolo. Ies pe cheu şi mă aşez pe fundaţia în consolă a restaurantului, nu înainte de a vedea mâna inginerului glisând în geanta cu acte şi bani pe care-o ţin sub masa de navigaţie. Îl aştept pe doctor. Îi comunic dezertarea… Este aproape fericit… Perspectiva unei croaziere nelimitate în spaţiu îi dă aripi. Naivul şi bravul doctor. A uitat ceaţa, rafalele, curentul din strâmtori, lipsa motorului, felul cum se manevrează velele, calmul plat şi imposibilitatea de manevră… Demonstraţia a fost făcută. Cei doi au existat până acum câteva minute.

Defuncţilor trebuie să le dau paşapoartele, iar doctorului partea lui de bani din costul salvării. Caut în geanta, bordului. Găsesc paşaportul alpinistului. Nu găsesc paşaportul inginerului şi banii. Ştiu exact unde ţin averea comună şi actele bordului. Caut meticulos. Geanta. Hărţile. Masa de navigaţie. Sub masa de navigaţie. Întreb. Nicio vorbă. Inginerul lucrează la motor. Alpinistul face bagajele. Atmosferă de plumb lichid. De sfârşeală. Recunosc, lovitura sub centură m-a secătuit. Dezamăgirea de a fi confundat nişte lichele lamentabile cu nişte bărbaţi tentaţi să înfrunte necunoscutul şi marca este profundă şi ireparabilă. Pur şi simplu nu pricep. Nu pricep în niciun fel de ordine: morală, etică, uzuală, camaraderească, de echipaj, de visători adunaţi pe-o coajă de nucă să înfrunte chiar zădărnicia! Nu pricep şi pace. Nu pricep şi exclud. Cei doi nimeni (din punctul de vedere al skipperului) fac casă bună cu doctorul, oare se arată de o generozitate debordantă: Ori este inconştient, ori visează să cucerească Egeea şi Marea cu atâta ardoare, în cât bucuria aventurii îi paralizează raţiunea. Cere geanta să caute el. Mai rătăcisem în Jurnalul de bord nişte „Liste" de echipaj. Caută, îşi caută bagajele. Servieta. Nimic. Chestiunea devine alarmantă. Legătura

mea cu dezertorii se face prin doctor. Mi se comunică faptul că inginerul a găsit un tânăr turc, pescar, priceput la vele, dornic să facă echipaj cu noi până la Izmir. Iată o soluţie. Se prezintă tânărul lânos, văzut pe când dulgherea la o barcă pe cheu. Foarte bine.

Nu voi acosta în insulele greceşti decât la întoarcere. Prin semne îl convoc la iaht mâine la ora 07… O.K. A înţeles.

Doctorul se duce la prova cu alpinistul, să armeze focul de drum. Nu s-a găsit paşaportul. Nu s-au găsit banii.

— Mi-am luat singur paşaportul, zice inginerul târziu.

— Aţi găsit banii? întreabă doctorul.

— Nu! răspunde insul.

Când ne întorceam în cockpit doctorul găseşte cele trei hârtii de câte 25 dolari aşezate vizibil pe harta de pe masa de navigaţie. Mai târziu, aflaţi pe drumul întoarcerii, vom constata lipsa unor alimente esenţiale. Dezertorii îşi puteau lua cota parte, era într-un fel dreptul lor, dar trebuia s-o fi solicitat celor rămaşi la bord. Fără comentarii în plus.

În afara actelor ambigui şi pseudocamaradereşti ale doctorului, probabil simţindu-se încă solidar cu şeful lui de cart, umple sacoşa dezertorilor cu raţii peste necesităţi, uitând că iahtul lipsit de vânt, ori cu vânturi ostile are nevoie de o rezervă notabilă, este afectuos, aferat, grijuliu.

— Nu cumva ţi-a venit pofta să pleci cu ei? Îi spun: Poftim? Liber!…

Îmi surâde angelic.

Sigur, puteam trece scurt peste episodul care la un moment dat devine meschin şi ordinar. Ceea ce mă face să insist este nevoia extirpării abcesului. Iahtingul nu poate începe cu asemenea inşi şi cu asemenea fapte. Incriminate de la început, ele trebuie aduse la judecata aspră a mării şi eradicate fără milă. Concepţia duhovnicească a doctorului se va sparge în propriul lui cap. va produce prin ricoşet câteva cucuie skipperului şi de fapt este incompatibilă cu rigorile şi exigenţele bordului. Penultimul episod se joacă înainte de venirea lui Yakup şi a prietenilor noştri turci. Cei doi stau pe consolă, lângă bagaje.

Aşteaptă ora autobuzului. Sper să aibă remuşcări şi poate să fie bântuiţi de ruşine. Doctorul pregăteşte masa. Îmi dă târcoale şi pudibond, îmi solicită permisiunea de a-i invita la dejun pe dezertori. Tun şi fulger; doctorul insistă şi fostul secund, grav, politicos, îmi cere voie să-şi aşeze sacii în cockpit, până vor căuta ceva de mâncare.

— Veniţi să luăm masa împreună, le spun.

Are loc un fel de dejun oficial, plin de falsă afabilitate, de gesturi prevenitoare, sfârşit cu oferta făcută de secund de a telefona acasă la fiecare, spre a linişti şi informa. Amabilitatea asta onctuoasă mă dezgustă până la limita cea mai de jos a termenului. Nu accept să se dea niciun telefon, care ar stârni nelinişti acasă şi poate panică. Doctorul nu acceptă nici el… Iată, a venit Yakup cu asociatul lui, cu băiatul student la Oxford şi pe cheu sunt strânşi tineri care făcuseră baie, unul ştiind foarte bine o franceză de colegiu, se pare băiatul unui fabricant de conserve din peşte, care achiziţionează cotidian captura caicelor-pescadoare, trimiţându-şi autocamioanele la locul lor de acostare. Inginerul dispare să-şi achite cota lui Yakup. Totul este misterios şi în afara ştiinţei noastre.

Se întorc amândoi. Yakup zice O.K. Inşii îşi încarcă bagajele la spinare. Le întorc spatele şi mă ocup de oaspeţii care au înţeles exact situaţia.

Îmi este o imensă ruşine. Asociatul lui Yakup râde, îşi vâră mina sub cămaşă în dreptul inimii, imită pulsaţiile grăbite ale acesteia, apoi arată în direcţia mulţimii de pe cheu care-i absorbise anonim pe cei doi. „Le-a fost frică", spune gestul bătrâiorului şi un nou val de ruşine mi se urcă în obraz.

— Am fost un dobitoc sentimental, îi spun doctorului, invitându-i pe prietenii mei la bord. Trebuia să le scot toate boarfele pe cheu, nu să transform iahtul în magazia lor de efecte.

Doctorul dă ochii peste cap. Am să-l văd pe o mare bine montată, trimis la prova să schimbe focurile, să mai fie şi noapte, dacă îşi va păstra neştirbit aerul cucernic şi întreagă, imensa lui filotimie.

YAKUP AKSOY SAU GELIBOLU. ESCALA OMENIEI

Întâi de toate simt nevoia să pulverizez în careu o substanţă cu aromă de cetină Apoi simt nevoia să mă purific pe mine însumi. În plus este nevoie să-mi confecţionez un facies impenetrabil care să taie de la început orice încercare de a discuta dezertarea celor doi. Apoi trebuie să lichidez contul deschis generos de Yakup. de fapt o nimica toată din punctul lui de vedere, nu exagerat din punctul nostru de vedere. Yakup intuieşte cu o subtilitate plină de nuanţe. „*Non problem*". El are un

reprezentant de afaceri la Constanţa. Cine suntem noi?… Doctorul este uşor de fixat în social. *Daktar*, specialitatea se arată la nas, gât şi urechi. Râdem. Am în biblioteca bordului *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud*. Ne lămurim şi asupra skipperului. Yakup şi Ercument cercetează iahtul cu atenţie. Sunt doar armatori.

— Radiotelefon?

— Nu!

— Radiocompas?

— Nu!

— Gonio?

— Nu!

— Radar?

— Nu!

— Columb, zice Ercument.

Râdem. Eu într-un dinte. Vorbim de motoare Diesel.

Au văzut cam ce ispravă face al meu. După părerea lor iahtul este construit excelent. Nu vreau să-l vând?

— La cât îl apreciaţi?…

— 4 milioane de lire turceşti.

Adică contravaloarea a doua „Mercedes"-uri de tipul pe care-l are Yakup. Excelent, dar nu-l vând…

— Ce fac acum, având echipajul înjumătăţit?

— Dacă mâine vine turcul velist, plecăm la Izmir. Dacă nu, ne întoarcem acasă…

— Nu, zice Yakup, Să nu vă întoarceţi.

Plecaţi la Izmir. Peste câteva zile sosesc acolo cu vaporul meu.

— Vom vedea!… Haide să vă dau bunătăţi din România… Sunt bucuroşi să le guste. Yakup spune că i-au plăcut produsele noastre electrotehnice. Frigiderele pentru automobile sunt foarte bune. Se simte bine la Constanţa… Am la bord, un cadou al căpitanului-inginer Asimil. Nava-şcoală *„Mircea"* pirogravată. I-o dau lui Yakup.

Simt mereu că nu vor să ne lase singuri. Simt mereu fluxul statornic de prietenie cu care mă învăluie Yakup. Conversaţia a ajuns la un prag. Yakup îmi spune ceva imposibil de tradus în gesturi. Trecem pe cheu. Tânărul vorbitor de franceză, ieşit din apă. devine tălmaci. Yakup ne invită la grădina lui din afara oraşului. Un *weekend* scurt. Acceptăm?… Afurisitul de skipper este un tip călit şi ros binişor de viaţă. Înţelege în simplitatea gestului, aceeaşi dorinţă discretă de a umple un

gol şi a remonta; de a demonstra că omenia cunoaşte o singură limbă şi solidaritatea umană nu are graniţe. Îşi simte nodul din gât, rămas acolo după dezertarea anonimilor, manifestându-şi existenţa în mod imperios. La dracu'! Suntem bărbaţi şi sentimentalismul poate sta bine doctorului, nu skipperulpi. Acceptăm cu plăcere, Haide, doctore! Echiparea, aparatele foto şi la maşină. Doctorul se pune la „civil". Skipperul la ţinuta de iahting, plus fularul marinăresc de rigoare. Închidem şi ne instalăm confortabil în maşina spaţioasă. Confortabil şi de data asta deconectaţi. Ziua de ieri alunecă în estompă. Parcă nu ieri am părăsit iahtul eşuat la cap Karakova, căutând salvarea dincolo de landa biciuită de vânt. Parcă nu ieri am filat serpentinele abrupte ale acestei peninsule tragice, care a digerat în luturile ei cei cinci sute de mii de morţi ai bătăliei de la Gallipoli, cărând în aceeaşi maşină grămada de bagaje evacuate de la „*Hai-Hui 2*" şi speranţa. abia pâlpâindă şi dorinţa de a transeede cu demnitate clipa aceea în pragul tragicului. Infinita capacitate a conştiinţei de a supravieţui şocului şi disperării. Este cald, vârtejuri de vânt uscat ridică pâlnii de praf amestecat cu paie –, târgul picoteşte sub soarele de plumb lichid, ieşim pe uliţa aceea străveche, răspunzând în câmpul militar şi pe o porţiune din autostrada gigant, ajungem nu departe de zona abruptului, în partea de vest a oraşului. Yakup coboară talazul autostrăzii, lovind ţeava de eşapament, şerpuim pe un drumeag prăfos şi stopează undeva în faţa unei grădini mărginită cu un gard de mărăcini. Din coastă coboară un car tras de vaci, plin cu grâu, condus de un turc cu turban şi şalvari, cu femeia în vârful snopilor. Fotografiile de rigoare. Soarele trecut pe crestele abruptului lutos, galben roşcat, umple lumea cu pulberi de aur. Este o atmosferă biblică, cufundată în liniştea bântuită de vânt. 0 – grădină cu piersici, meri Stackrimson şi Goiden delicios, arată, irigată, undeva un vechi conac în semiruină vegheat de sălcii uriaşe, un pârâu, un puţ mare din beton, un bătrân care taie nişte arbuşti şi-l salută familiar pe Yakup; o alee, ici, colo câte-o viţă Afuz-Ali, ridicată pe un simulacru de boltă. Mă simt familiar şi lejer în acest univers pe care, într-o altă variantă, îl locuiesc şi-l muncesc la Grădiştea.

Subiectul conversaţiei noastre devine livada. Yakup şi Ercument ne fac semne îmbietoare. Să mâncăm piersici.

Gustăm câte una, Cardinal, cu carnea parfumată, atunci vedem că prietenii noştri. sunt prevăzuţi cu pungi din plastic şi înţelegem că acest cules de-a binelea se face în folosul nostru. Se prezintă îngrijitorul şi

truditorul domeniului, un turc blond, cu doi copii de mină şi Yakup îl pune la treabă. Să culeagă. Trecem în grădina de zarzavat. Yakup, cu o plăcere vie, face piaţa pentru noi şi pentru el. Umple pungi cu celebri castraveţi turceşti, cu tomate aromind a grădină şi clorofilă, apoi smulge ceapă roşcată, dulce şi în curând braţele celor doi din echipaj sunt pline. Destul! Prea mult!…

— Nu, zice Yakup.

Iată un mod delicat de a ne aproviziona, fără să ne jignească. Îi spun că am o grădină asemănătoare şi *o* casă la ţară şi-l invit să-mi facă o vizită când va veni în România. Sub pomi este o boare de răcoare şi aerul străveziu vibrează moale. Văd elitrele diafane ale gâzelor zburând spre înălţimea sălciilor şi a plopilor străvechi, umbroşi, sub care plutesc văluri de aer verzui, aud clipocitul apei în canalul năpădit de vegetaţie grasă şi realizez cu o luciditate aspră situaţia noastră adevărată devansând acest intermezzo bucolic. Ştiu exact ce pot cere coechipierului meu, mie şi iahtului. Ştiu ce servituţi ne impune navigaţia în Dardanele şi Bosfor împotriva vântului şi a curentului, nu de puţine ori depăşind. 2 noduri. Ştiu ce va însemna navigaţia de noapte în condiţiile unui cart permanent.

Doctorul mi s-a încredinţat cu o încredere totală. Loialitatea lui ra. i-l apropie frăţeşte. Ştiu că am să-i fac destule zile fripte, deliberat, că am să-l supun unui tratament antisentimentaloid şi că, tratându-i milităreşte, am să încerc să fac din el un coechipier pentru circumterra şi alte viitoare croaziere, amarinizându-l în sensul cei mai dur al cuvântului. Vom rezista amândoi acestei încercări?

Deocamdată umplem portbagajul cu fructele generoase ale acestui pământ sărac, deshidratat de vânturi şi calonat de soare. Yakup este simplu şi firesc. Simpatia lui se manifestă simplu, firesc, eficient, fără nicio paradă. Este atât de evidentă, de francă şi explicită, încât îmi comunică sentimentul reconfortant de a fi întâlnit aici un prieten vechi şi încercat. Demarăm. Întorcându-ne în Gelibolu, O escală în faţa unei case vechi, cu o curte plină de lanţuri, ancore şi babale. Atelierul de tâmplărie al şantierului în care, zi de repaus, roboteşte tâmplarul şef. Ni se arată mobilă de navă şi piese din stejar şi nuc lucrate pentru interiorul armatorului. Admirabile opere de tâmplărie de mână, neindustrializată, cum întregul şantier de la cap Karakova are în el ceva artizanal şi familial. Suntem depuşi la iaht, unde vine şi prietenul nostru Hüseyn Olt.

Yakup pleacă mâine la Istanbul şi de acolo la Izmir cu propria lui navă. Ne luăm rămas bun, nu fără emoţie, recunoştinţa nu găseşte încă nici vorba, nici gestul potrivit. O îmbrăţişare şi sentimentul grav al obligaţiei morale.

Doctorul depozitează trufandalele cambuzei.

Apoi vine seara. Hüseyn Olt are o senectute nostalgică, plină de reveria tinereţii lui româneşti. Caut pulsul şi ritmul interior al omului. Rememorând din nou Bucureştii acelor ani, văzduhul duminical al târgului se umple de huruitul motoarelor unei coloane auto militare. Coloana stopează în piaţeta din prova babord. Coboară o subunitate, purtând centuri albe, mănuşi albe, cască americană, se aud ordine, coboară apoi muzica plină de alămuri strălucitoare, apoi are loc mica paradă care precede coborârea pavilionului, înviorând cheul şi chemând din amintire tradiţia de glorie militară a vechiului imperiu. Pe cheu, urcâna colina, un alai ciudat. Războinici tătari duc de frâie un cal harnaşat bogat. De fapt sunt acolo, cu prietenul meu de atunci Mikes Kelemen de Zagon, ironicul, persiflantul şi credinciosul cavaler Mikes, din casa exilatului prinţ Râkoczi Ferenc II, campionul răscoalei kuruţilor. Mikes s-a născut în Zagonul din Covasna, a studiat la Cluj, a pribegit în Polonia, Franţa şi Turcia cu domnul său, după ce Casa de Habsburg a învins răscoala kuruţilor. aşteptând aici la Gallipoli-Gelibolu şi la Tekirdag pe ţărmul Dardanelelor ca jocul istoriei să determine o conjunctură favorabilă a întoarcerii lor în Transilvania. Este ceva din destinul tragic al lui Petre Cercel în soarta resemnată a lui Rákóczi Ferenc II şi a curţii sale, ceva care aminteşte de intriga politică având veacuri în şir sediul la Istanbul, de unde ţesea interesele legate de cele trei Ţări Româneşti. Interese de familie ca la Doamna Chiajna şi Petre Şchiopul, interese ţinând de istorie, ca la Petre Cercel şi Mihai Viteazul. Debarcat aici de pe vei ierul care adusese pribegii din Franţa, Mikes Kelerhen, secuiul literat, în una din „scrisorile din Turcia", scrie despre Gelibolu: „*avem să ieşim din locul acesta pustiu*, *dosnic şi mohorât*", notând cu haz şi avatarurile călătoriei pe mare, dintre care răul de mare nu este cel mai neînsemnat. Alaiul tătărăsc, atenţia unui han tătar exilat, adresată unui principe transilvan exilat, prezenţa caustică a lui Mikes, în ţinuta lui de mic nobil secui cam flendurită, dar nu lipsită de semeţie, ţin de memoria afectivă a locului, după cum ţine de memoria noastră, glisind în penumbră, escala de al cărei sfârşit ne desparte o noapte hotărâtoare. Umplu golul acut al serii sfâşiată de sunetele bărbăteşti ale

marşurilor militare cu datele amintirii. Cu ciudata predispoziţie a acesteia de a popula spaţiul unei ambianţe cu personajele care, într-un fel sau altul, au cochetat cu istoria sau au făcut istorie, la propriu. Este o precauţie luată împotriva căderii într-un gol de timp, sau a acelei automulţumiri frivole care se satisface doar cu prezentul imediat, exacerbând cultura superficială a retinei.

Se face noapte.

Tatonez rămăşiţele euforiei doctorului. Slabe. Ne plimbăm pe strada care mărgineşte cheul, împreună cu Hüseyn Olt. Acesta aşteaptă autobuzul de la Istanbul şi, odată cu el, familia. Trecem pe lângă turnul ruinat şi-i spun doctorului că cea mai sigură metodă de a nu uita, este aceea d'annunziană a carnetului de note purtat permanent la tine, în care consemnările merg de la nuanţele răsăritului, până la… inscripţiile de pe monumente. Doctorul citeşte inscripţia şi-mi spune: „o ţin minte cuvânt cu cuvânt". Târziu, când i-am cerut-o, o uitase de mult. Mikes îmi surâde acru. Trebuie să-şi însoţească stăpânul în vizita pe care o va face hanului în exil, unde probabil va mânca chebap, folosindu-se de degete în loc de furculiţă şi unde se va bea cumâs. Amestecul de Răsărit şi Apus nu se opreşte la Carpaţi şi Dunăre, el ţine până dincolo de Câmpia Panonică şi mult în sud, până la Adriatica, vântul scăpat peste colinele cu măslini şi oleandri se anunţă constant, iar generalul Hamilton, comandantul trupelor aliate, a pierdut ocazia de a deschide pentru acestea linia de operaţii a Dunării, numai datorită unei aprecieri greşite asupra capacităţii de rezistenţă şi a rezervelor inamicului, adică armata turcă, plus aliatul ei german, reprezentat prin amiralul Leman von Sânders şi trupele sale.

Este vorba de primul război mondial: şi escala iahtului *„Hai-Hui 2"* la Gelibolu mă obligă să văd lucrurile din interior spre exterior. Armata franco-britanică de invazie s-a izbii de apărarea turcă, ofensiva uriaşă a aliaţilor a fost oprită de comandantul ei cu un sfert de oră înainte ca apărarea să-şi fi tras ultima ghiulea şi să fi trimis ultimul om din rezervă în prima linie de foc. N-am răbdare să calculez dacă în anul acela soarele a exercitat o activitate intensă, bruindu-i generalului Hamilton profunzimea gândirii tactice şi strategice; dar. oricum, conturile sunt încheiate întru gloria apărătorilor, cei cinci sute de mii de morţi au devenit de mult clorofilă şi materii organice mirate în alchimia luturilor, iar mâine în zori sunt obligat să iau decizia care va trebui s-o depăşească în eficienţă pe a generalului Hamilton. Iată autobuzul de la

Istanbul. Huseyn Olt se grăbeşte spre staţie.

Este ora 22, 30, apele acvatoriului reflectă uleios luminile oraşului, caiceleabia se leagănă şi *„Hai-Hui 2”* ne primeşte într-o tăcere reculeasă. Noaptea care mă desparte de noua ipostază a echipajului se arată plină de vânt, caldă, cutreierată de muzica tonomatului şi de pustietatea străzilor provinciale. Ce înseamnă de fapt să te întorci în doi de la Gelibolu la Tomis, când atâţia solitari începând cu Slocum au înconjurat Terra pe minunatele lor bărci cu pânze?

Marea şi vântul, soarele şi nopţile înstelate, singurătatea apelor şi şoapta valurilor mângâind etrava, cântecul arboradei şi ispititoarea chemare a sirenelor, mirajul de dincolo de orizontul văzut şi mirajul necunoscutului din noi înşine, totul în prova, mereu în prova, însemn şi simbol al cuceririi de spaţii măsurate în mile marine şi iată… caut unitatea de măsură a sondei interioare, a-o găsesc în niciunul. din sistemele de măsură din istoria umanităţii şi-mi spun: poate arta, domeniul inefabilului şi al imponderabilului, verific amarajul şi de pe cuşetă încerc să-l sondez pe mâine.

Ascult vântul şi am revelaţia certitudinii, dublată de imaginea ei concretizată într-o hartă murală a zonei geografice în care mă aflu. Văd cu o acuitate stranie, plasticizantă, munţii uriaşi ai platoului anatolian, cu umbrele şi penumbrele lor, cu roşul rocilor, cu verdele cafeniu al văilor, văd masele de aer curgând neostoit spre sud, imense mase de aer străveziu atingând albastrul intens al Mării Marmara, accelerându-se între umerii Dardanelelor, curgând în fluviu aerian între Taurus şi Balcani şi munţii Greciei şi în spaţiul acesta aerian aflat în exod, văd la dimensiunea lui reală catargul lui *„Hai-Hui 2”* şi velele lui căutând alura optimă în care presiunea vântului pe vele să se transforme în viteză şi viteza să anuleze milă după milă, drumul spre casă.

Ştiu acum că totul depinde de perseverenţa cu care voi căuta să găsesc alura optimă. De tăria cu care voi reuşi să stăpânesc inefabilul, imponderabilul şi toată dinamica emoţiilor, întreaga aventură a conştiinţei, surprizele, neliniştile, întrebările, poate spaimele, poate disperările. Hotărăsc cu ochii la Steaua Polară, ca din clipa asta să şterg din controale identitatea dubitativului şi a clementului şi să instalez, fără drept de apel, dictatura acţiunii şi a maiorului, care să se aplice integral şi prioritar, skipperului.

Dintr-odată limpezit de povara trecutului imediat, glisez în viitorul imediat, fără să ştiu dacă doctorul doarme, sau mimând doar

somnul, pune întrebări acelui mâine hotărxtor, aflat în placenta fierbinte a nopţii.

PARTEA A DOUA
Odiseea nuova

NOAPTEA ÎNTREBĂRILOR

Luni 14 iulie, *zorii* sunt prevestitori de vânt, presiunea barometrică 765, pe loch sunt totalizate 1338,7 mile marine şi, oricât de tentant ar fi obiceiul de la uscat de a lua vorbele drept fapte şi pledoaria de şedinţe drept acţiune, rămâne să stabilim în doi un program de urgenţă. Pe lângă turcul lânos care se va prezenta pentru Izmir, am vorbit cu un băiat tânăr, velist şi ei. Hâluk „ofiţer de informaţii", adică funcţionar la biroul de turism, care ne-a spus că, întorşi de la Izmir, se va ambarea şi va face echipaj până la Istanbul. Am nevoie la manevra velelor de încă un om, aşa că oferta a fost primită. Ne echipăm de oraş şi ne scriem scrisorile. Ştiu că cei doi dezertori vor telefona Stelei, împotriva interdicţiei noastre, spre a se dezvinovăţi şi spre a da dezertării aspectul unui fapt de consens unanim. Astă va da naştere la o mie de supoziţii false şi, desigur, la panică, apoi la nelinişte. Spre a lămuri lucrurile exact, îi scriu soţiei mele o scrisoare edificatoare, reală, crudă, rugând-o să facă publică dezertarea, printr-un eufemism (în cazul de faţă) numit abandon. Doctorul îşi ia şi el măsurile de cuviinţă. O rog pe Stela să o anunţe pe Gaby şi să păstreze cel mai adânc calm posibil. Totul va fi O.K. Ne înţelesesem cu Halük să-i căutăm la Biroul de turism. Nu terminasem scrisoarea, când îşi face apariţia tânărul amator de Izmir, cusacul de marinar pe umăr. Bravo! îl poftesc în careu şi-i cer actele de identitate spre a-l înscrie pe lista de echipaj. Hotărâsem să navighez în mare liberă şi în apele teritoriale turceşti, spre a evita complicaţiile cu autorităţile greceşti. Spre stupoarea noastră, băiatul nu posedă niciun act de identitate. Dar niciunul, Pe cheu este un bătrân pescar care ştie românește şi care ne lămureşte calm: da! Se poate să nu aibă niciun act. Chestiunea devine gravă. Doctorul îşi pierde entuziasmul. Concede că ar fi primejdios să-l luăm la bord. Îi explic tânărului, care pleacă dezamăgit. Nu mai puţin decât noi, Drumul spre Sud ne este compromis. Îmi aduc aminte că duminică 27 iulie promoţia mea de sublocotenenţi aviatori aniversează 37 de ani de la absolvirea

şcolii militare, primisem o convocare în acest sens şi cum drumul spre Sud devine utopic fără motor, sau măcar fără un echipier la manevra velelor, îmi propun să fac imposibilul ca sâmbătă în 26 iulie să acostăm la cheul din Tomis, infirmând totodată toate calculele pline de aroganţa suficienţii făcute de inginerul dezertor. Nu iau nicio hotărâre, înainte de a-l întâlni pe Halük.

Aerul dimineţii miroase a pâine caldă. Primii pescari îşi etalează stavrizii argintii în panerele uriaşe. Urcăm la Biroul de turism. Nimeni. Chelnerii care fac curat în localul alăturat ne spun să batem, că Halük doarme acolo. Batem. Nici urmă de Halük. Convenim că băiatul o fi avut o aventură galantă şi urcăm abruptul prăfos spre poştă. Păstrez pe retină alaiul de azi-noapte şi imaginea lui Mikes Keiemen de Zagon. Ne expediem epistolele. Târgul este un fel de Babadag dinaintea celui de al doilea război, olanele roşii au marginile ştirbite de vreme, se lucrează la nişte clădiri moderne, doctorul se duce să cumpere pâine caldă, mă duc să-l găsesc pe Haliik. La ora 11 nu este nici urmă de Halük şi barometrul arată constant 765. Doctorul a făcut plinul de apă. Din pricina acesteia şi a schimbării greutăţilor prin plecarea celor doi cu tot taeâmul, iahtul stă înclinat uşor în babord, Ne echipăm pentru marş. Apare Halük. Se scuză. Nu poate pleca acum la Istanbul.

Ora 11, 45.

Orice întârziere ne costă. Vreau ca noaptea să ne prindă în partea largă a strâmtorii Dardanele, la nord de întinsura Zincirbozan. Îi comunic hotărârea doctorului. Raţionează că este singura soluţie care ne avantajează. Încercăm să pornim blestematul de motor. Zadarnic. Dezlegăm şi ridicăm velele la post. Vântul este exact din prova. Acvatoriul mic, plin de ambarcaţii. Pasa îngustă.

Îmi fac mental planul de manevră. Planul de drum prevede să navigăm până la Tekirdag, unde cunosc portul din călătoria auto precedentă şi acolo să căutăm un mecanic care să ne pună motorul la punct. Tekirdag-Istanbul. Bosforul, partea cea mai dificilă a călătoriei, apoi Marea Neagră fără escală. Deocamdată să ies de aici. Nu mă pot asocia opiniei lui Mikes Kelemen. Pentru noi, Gelibolu înseamnă oaza prieteniei, unul din cele mai minunate locuri de escală din peregrinările lui „*Hai-Hui 2*”.

— Gata de marş!

Molez parâmele pupa. Doctorul se trage pe barbeta prova, o dezleagă şi cu un efort împinge iahtul împotriva vântului. Scot ghiul în

vânt, prova girează, strâng vântul şi execut o trecere paralelă cu pasa. Doctorul stă la prova, înarmat cu cangea. Volta în interiorul acvatoriului, viteză cu vântul de la travers, acum pasa este în prova tribord, volta sub vânt, pocnetul velelor şi cu inerţia voltei ieşim spectaculos exact prin mijlocul pasei. Am trecut peste varianta meschină şi ridicolă, de a ieşi din pasă, trăgând iahtul la edec.

Abia atunci îi văd pe necunoscuţii sau prea puţin cunoscuţii care ne-au urmărit şi acum ne fac semne de bun rămas. Navigăm uşor în porţiunea ecranată de casele înalte şi colinele oraşului. Dincolo, Dardanelele sunt biciuite de vânt şi apa plină de spuma berbecilor. Vântul suflă puternic din nord-est. Asta obligă la volte. Adică la a ţese cele două maluri ale strâmtorii, pentru a câştiga la fiecare dublă traversare, câte-o milă pe direcţia de marş, împotriva vântului şi a curentului. Doctorul este lângă mine, în cockpit. Problema esenţială, a cartului, deci a rotirii şi a odihnei, nu se poate pune încă. Va trebui să stau la eche, atâta vreme cât voi rezista. Şi va trebui să rezist în depline facultăţi fizice şi de judecată, cel puţin 48 de ore. Desigur, sunt nişte portuleţe pe coasta anatoliană a strâmtorii, unde am putea căuta adăpost pentru odihnă. Nu le cunosc şi fără motor pentru manevră nu vreau să risc.

Deocamdată traversăm eu prova pusă la landa nord Gardak. Vântul ţine zdravăn, deriva este mare. dar timpul ne aparţine şi cred că experienţa face bine la ficat. Cu atât mai bine cu cât culoarea apei spre coasta asiatică nu-mi spune nimic bun. Deocamdată mă destind. Totul este excelent eu vântul acesta dur şi tăios. Navigam spre nord pe drumuri de est-nord est şi vest-nord vest. Vapoarele trec în ambele sensuri. Iahturi istanbuleze trec în aval. Folosind doar motorul; sau în cazul unor echipaje mai temerare, motorul şi randa terţarolată. Mă gândesc ce superb navigam noi sub vele şi-mi vine din nou să ucid. Cu atât mai feroce, cu cât iahtul „*Orca*" al „paniei capitan" făcuse escală la Gelibolu cu o zi înainte de noi şi cu cât. aflându-ne la cheu. În noaptea de sâmbătă spre duminică, a acostat lângă „*Hai-Hui 2*" un alt iaht polonez, escală scurtă în drumul lui spre sud. Am fixat ca lege să nu ne apropiem de coastă mai aproape de trei cabluri, indiferent de accesibilitatea ei.

Este vremea prânzului. Doctorul se execută eu promptitudine. Trebuie să ne aclimatizăm acestei atmosfere cvasisingulare. Echipajele care ratează cel mai frecvent sunt echipajele în doi. Aici ticurile, modalităţile de expresie, clişeele de toate genurile, devin cele mai

agasante. Tot la aceste echipaje se manifestă intoleranţa cea mai acerbă şi tot aici se strică prieteniile vechi şi încercate. Va trebui să veghez şi să picur porţia de amarinare: cu un dozator economic. Relaţiile cu doctorul sunt cordiale; dar n-au trecut încă în prietenie şi fraternitate. Ţinem la acel Dumneavoastră care oficializează; dar şi respectă. Jocul timpului şi al răbdării se consumă voltă după voltă.

Doctorul se specializează la manevra focului şi a vinciurilor pentru şcota focului. În plus are obligaţia de a nota schimbările de cap pentru volte şi a ţine la curent Caietul de cart. Voltele spre coasta europeană ne dezvăluie peisajul eu Gelibolu. Case cenuşii, eu două caturi, căţărate pe faleza abruptă. Pe care din ele o locuieşte prietenul meu Yakup Aksoy? Port încă în mine ecoul tuturor gesturilor lui. O plajă. Un golf, Başceşme-Limanî între Gelibolu şi cap Çankaya, acolo la adăpostul capului un şantier şi pe cap clădirea farului. Volta spre Asia Minor ne dezvăluie geamandura luminoasă care marchează în plină mare întinsura Zincirbozan. Între 12.02 şi 17.02 urcăm în volte şi depăşim cu două mile cap Cankaya. Adică ieşim spre partea semilargă a strâmtorii, acolo unde, vizibil, coastă asiatică se îndepărtează de coasta europeană.

Suntem la traversul turnului releu de televiziune când vântul cade şi se instaurează calmul plat. Urmărim reperele de la uscat, o stână cu oi şi capre, o salcie rătăcită chiar în buza apei şi constatăm că ne aflăm într-un curent slab cu direcţia nord. Dacă ar fi fost invers eram obligaţi să aruncăm ancora, cu toate că harta indică: „Raion interzis pentru ancorare şi pescuit". La ora 10.00 se ridică vântul. La 18, 25 avem pe loch 3, 5 noduri. La ora 19, 30 lochul indică 5 noduri. Lăsăm în pupa petrolierul turc „*Gaziantep"*

Peisajul este incredibil. Prin mijlocul strâmtorii trec nave de toate sorturile. Lăsăm în pupa coasta abruptă, pe care pasc capre şi măgari, unde lanurile de grâu pun pete de aur. decolorat şi ne repartizăm sectoarele de supraveghere, făcând slalom printre navele oare se ţes în cele două sensuri. Depăşim mijlocul strâmtorii şi hotărăsc ca odată cu întunericul să executăm voltele numai între coasta anatoliană şi drumul vapoarelor. Înainte de căderea nopţii, în lumina amurgului, castelele navelor sunt vizibile şi sub orizont, ca un jet de lumină reverberată, atmosfera este penetrantă şi fiecare formă a suprastructurilor dobândeşte conture de o vigoare aproape dureroasă. Timpul se autoexplodează. Conversaţia este eliptică.

— Cargou în pupa tribord.

— Văzut!

Sunt sceptic fată dt abilitatea doctorului în a descoperi luminile de navigaţie, cu atât mai mult cu cât ambianţa ne este ostilă.

La sud sunt luminile de la Gelibolu şi Cardak, care închid orizontul strâmtorii. Trebuie să ai un oarecare antrenament al ochiului să distingi şi să selectezi din salba lor luminile de drum ale unei nave. Nordul este mai deschis, pâlcurile localităţilor de pe coasta asiatică fiind distincte şi semănate la distanţe: apreciabile. Suntem la început de forţa 5 – 6, vânt tare. Marea s-a montat rapid. Câte un deferlant încalecă rooful şi se sparge în cockpit. Simt că doctorul poartă încă traumele eşuajului, când se afla la eche. Nu-mi face propunerea să mă înlocuiască: în schimb îl muştruluiesc de câte ori nu identifică luminile de drum ale vapoarelor desprinzându-se rapid din salba electrică de la Gelibolu. Jocul, aici, începe cu supravieţuirea. Nu am niciun chef să mă consume peştii de Dardanele, pentru că n-am văzut la timp cargoul sau caicul venit la abordaj.

Noapte neagră, fără timp pentru contemplarea bolţii cereşti. Când navigăm spre coastă, vedem luminile albastre de la Ciftilic Karadere şi de la Şevketie, farurile automobilelor urmărind spectaculos curbele abrupte de nivel, tăind întunericul şi, cu toate că batimetrica de 20 metri se apropie aici de ţărm, păstrăm faţă de aceste lumini pline de tentaţie distanţa dictată de prudenţă. Un sentiment ciudat încearcă să se infiltreze pe sub scurta vătuită care desparte trupul de rigorile nopţii.

Este un fel de rumoare interioară pe care o cunosc din vremea celeilalte experienţe epice, aviaţia. Un fel de protest dublat de negaţia esenţei raţiunii epice, mobilul care mă sileşte să bântui această noapte turmentată de vânt şi valuri înspumate. Mi se contestă dreptul de a inventa situaţii pe care să le fac reale; de a-mi compune viitorul dincolo de rutină şi dincolo de datele cotidianului. De fapt este tentaţia multiplicităţii, în dauna unităţii.

Multiplicitate care jonglează cu circumstanţele, trădând mereu esenţa de dragul beneficiului momentan, sărind dintr-un oportunism în alt oportunism, dezertând mereu dintr-un teritoriu al convingerilor fundamentale, pentru teritorii conjuncturale şi productive.

Perfid şi tentacular, insinuant şi persuasiv, sentimentul operează prin aglomerare de imagini-cheie începând cu imaginea de noapte a casei din Grădiştea învăluită în pâcla diafană a nopţii; aud privighetorile,

văd Argeşul şi-l aud şuvoind, îl văd pe Horia dormind cu gravitate, pe Voica răsfăţată în cununa de păr risipit pe albul pernei, simt în nări mirosul odăilor, am luat un val în răspăr şi milioane de scântei îmbracă puntea şi cabina într-o peliculă fosforescentă care face explozie pe genunchii noştri, scurgându-se prin vanele de evacuare ale cockpitului – imaginile-cheie se şterg de pe retină, fără să-şi retragă şi întrebările.

— Pregătirea pentru voltă!

— Gata pentru voltă!

Valurile sunt din ce în ce mai mari. Volta devine o manevră dificilă. Abat uşor să prind viteză. Urmăresc coamele valurilor. Acum. Volta în vânt. Aud clănţănitul vinciului manevrat de doctor.

— Filează uşor şcota focului!

— Filez! Ajunge?

— Stop!

Sub bluzon s-a făcut linişte. Volta este în afara dubiului. Tutelară şi exclusivistă, elimină tentaţia evaziunii în imperiul vorbelor despre vorbe. Ştiu că, de la-nceputuri, vag şi incert în adolescenţă, conştient şi perseverent mai târziu, tipul s-a construit pe el însuşi, funcţie de el însuşi, că auto-epuraţia şi auto-determinarea au dus bătălii crâncene cu tentaţia multiplicităţii conjuncturale şi că, urcând spre senectute, Marea este un ultim catalizator.

Indiferent de spaime şi incertitudini. Indiferent de forţa vântului pe scara Beaufort, de traiectoria depresiunilor, de legea lui Buys-Ballot (Christophorus Henricus) şi de constatările lui Coriolis.

Noaptea pe mare este sănătos şi longeviv să te ocupi de apariţia luminilor de drum ale navelor, să le stabileşti direcţia de marş şi să intercalezi între tine şi ele o foarte copioasă distanţă în cabluri. Ceea ce şi facem cu multă tragere de inimă, încercând să urcăm în vânt cât mai eficient. Este cu totul optimist să constaţi că la volta unu te-ai aflat la sud de Ciftilik, la volta doi la jumătatea distanţei dintre Ciftilik şi Şevketie şi la volta trei eşti cu prova pe Şevketie, având mereu în pupa sau prova întunericul coastei europene şi linia luminată intermitent, mereu constantă, a drumului maritim. Apoi noaptea se consumă în propriile ei automatisme.

— Pregătirea pentru voltă.

— Gata!

— Volta!

— Prova tribord, navă.

— Pe asta din pupa ai văzut-o?

— Nu!

— Atenţie, dacă vrei să nu ne pape peştii!

Stăm amândoi în cockpit, sigur este mai util să stea unul singur, celălalt să se odihnească, să asigurăm o permanentă, prin schimb; dar jocul între coasta stâncoasă şi linia vapoarelor este prea riscant, aşa că zorii zilei de *Marţi 15 iulie* ne găsesc în cockpit. cu figuri de mardeai

Stăm acolo de 17 ore trudind împotriva vântului. curentului şi valului.

OCHII FOSFORESCENŢI AI MORŢII!

Este o fatidică zi de marţi, care debutează grandios. Înaintea zorilor vedem coasta Anatoliei pe care o urcăm în volte, cu faleza abruptă, stâncoasă, albăstruie şi dealuri verzui albăstrii ridicându-se în volute fanteziste, marea este plină de berbeci, vântul domină, populează şi stăpâneşte universul, spălându-ne din oboseala îmbibată în pori.

Suntem puţintel anchilozaţi, dar supapa deschisă spre lumea perceptibilă a formelor ne derefulează, sau mai corect ne scoate de sub tensiune. Este o navigaţie grea, magnifică în peisajul mitologic, cvasiselenar, cufundat în linişti biblice. Estimez că ne aflăm în partea de nord a golfului Gurece Limani, la sud de portul Kemer, ale cărui case al. be le vedem în prova tribord. Consult harta şi constat existenţa unei epave în chiar apropierea portului. Îmi trece entuziasmul acostării, cu toate că la adăpostul capului Tersane ar fi putut manevra. Stâncile submarine, curentul, poate o zonă turbionară în spatele capului Tersane şi mai ales lipsa motorului pentru manevră îmi taie orice poftă de a căuta portul, îmi arunc ochii pe harta ţinută de doctor şi-mi propun ca de la traversul capului Aksas să punem prova pe Tekirdag, unde să intrăm spre înserat, să dormim şi să ne punem motorul la punct, făcând în continuare navigaţie costieră până la Istanbul. În linii generale planul de drum este conform condiţiilor în care navigăm. Prima eroare a skipperului este aceea ca trecând de la harta nr. 44 *Strâmtoarea Dardanele* la scara: 1 100.000 pe harta nr. *43 Marea Marmara* scara 1: 250.000 a estimat superficial posibilitatea de a ajunge în seara zilei la Tekirdag, cu toate că are la dispoziţie încă 12 ore de lumină. A doua eroare este aceea că toate porturile de pe coasta europeană sunt deschise vântului de nord-est, skipperul necunoscând amenajările

acestora. Soluţia optimă ar fi să tenteze intrarea în primul port mai însemnat, notat pe hartă, cum Eskidegirmen, cu toate stâncile marcate abundent în apropierea uscatului şi epava situată în partea nordică a portului. Stăpân pe manevră, ar putea încerca. Traumele eşuajului îi exacerbează însă prudenţa…

La bord atmosferă destinsă.

Dublăm cap Tersane, tot în volte şi, fascinat de frumuseţea sălbatică a locurilor, mă apropii de coasta înaltă, fierăstruită de fiorduri adânci, cu stânci enorme între larg şi faleză, stânci în forme stranii, rupte din uscat de milenii. sculptate de vânturi şi valuri, arcade bizantine peste neant, grote uriaşe, vârfuri masive de piatră în nişele cărora şi-au făcut cuiburile păsările de mare, mă apropii periculos după opinia mormăitoare a doctorului; dar acolo unde există verticalitate la sol, există adâncime lângă faleză, stâncile submerse sunt deconspirate de bizanţi, nu pot fotografia, sau uit. să fotografiez, coechipierul meu are oroare de eche şi iată, într-un asemenea fiord, o epavă gigantică. Încă o voltă să vedem ce eroare de navigaţie a condus la catastrofă. Stupoare. În plină pustietate, ca dincolo la cap Karakova, un şantier, cu două nave pe cale. Se văd liniile de înaltă tensiune, câteva clădiri mici şi pustietatea. Trebuie să fie o explicaţie economică în amplasarea acestor minişantiere în pustiu. Urcăm mereu în volte.

Vântul are 6 metri pe secundă. Ora 06.20. Pun prova pe coasta europeană, aducând iahtul pe 110°. Avem pe loch 3 noduri şi pe totalizator 1395,4 mile marine. Pentru un drum de 24 mile marine, am parcurs în volte 56,7 mile marine. Trăiască voltomania.

În clipa când pun prova pe Tekirdag, subliniez ferm o eroare posibilă. Să nu uităm că suntem într-o zi de marţi şi că doctorul îmi serveşte un dejun copios cu pâine de Gelibolu, salam de Sibiu, salata adiacentă din castraveţi, ceapă şi roşii, un suc de lămâie cu sifon şi că, iluminate de soarele ridicat deasupra orizontului cvasimontan, castelele navelor devin pitoreşti şi mai ales vizibile. Reţinusem o pauză de vânt spre orele 17 atât ieri, cât şi în ziua care a precedat eşuajul, după care vântul reia cu intensitate sporită atingând spre orele 22 – 23 forţa 6, cu rafale. Nu-mi explic mecanica acelei pauze de o oră şi nici n-am vreme de speculaţii meteorologice, cu toate că barometrul a scăzut la 763. Încerc o senzaţie care la bordul navei-şcoală „*Mircea*" se numea sibilin „dizconfort".

Adică lepădăm hainele de protecţie, umede, fără ca asta să spele

îmbâcseala infiltrată în pori şi senzaţia de ceaţă în care pluteşte creierul. Constat o relativă lene a reflexelor. O temporizare în prelucrarea percepţiilor senzoriale şi o uşoară dereglare în materializarea hotărârilor, adică în gestul deliberat. Îmi spun că s-au însumat oboselile ultimelor patru zile şi că dezertarea celor doi, ca act în sine, m-a consumat mai mult decât merită. Lăsăm departe în tribord insula Marmara, siluetă de pictură chinezească plutind într-un văl diafan de pâclă şi, pândind trecerea vapoarelor, tăiem drumul maritim pe perpendiculară, evitând din vreme orice castel de navă ivit deasupra orizontului.

Ziua este făcută pentru turism nautic. Dacă nu ar fi oboseala care curge cleioasă din noi, ar fi o minunată zi de vacanţă pe mare. Lochul înregistrează constant o viteză de 5 noduri. Doctorul aduce în cockpit harta, echerele şi distanţierul, mă schimbă la eche şi sub un cer de azurât, beat de soare, de mare şi de aer, îmi calculez voltele care să ne ducă la Tekirdag. Toată marea este numai berbeci şi albastru profund. Drumul maritim a rămas în pupa. Singurul pericol potenţial rămân navele de cabotaj, sau cele, oricum mult mai rare, care ar veni sau s-ar duce la Tekirdag.

Desenul voltelor este constituit dintr-un drum la compas de 120°, ţinut 2 ore cu 5 noduri, după care se schimbă pe 10° vreme de 5 ore. La ora 16.20 suntem pe drumul de 10° şi vedem în babord Ereglice, o localitate balneară parcă, un cheu expus vântului, coasta europeană se ridică în terase spre vârfurile nu prea înalte ale munţilor Tekirdag care se apropie în prova de ţărm, alcătuind zidurile aspre ale unei fortăreţe sălbatice, spălate de valuri. Identific Mürette şi capul de la Hoşköy cu farul, văd pe hartă epava rău prevestitoare şi constat că vântul slăbeşte supărător.

Ca să câştig viteză mă duc la prova, cu toată mina dezaprobatoare a doctorului şi schimb focul de drum cu genovezul 2. Câştigăm puţină viteză, apoi vântul cade şi marea devine o tipsie de lapis-lazuli, stricându-mi minunea de schemă a voltelor, iată-ne deci cel puţin până la miezul nopţii în mare, dacă nu cumva una din localităţile strivite între abruptul muntelui şi mare nu are un port unde să intrăm înainte de lăsarea întunericului. La 17.45 se ridică vântul de aşa manieră încât trec la prova, doctorul aduce iahtul în vânt şi schimb genovezul 2 cu focul de drum. Prindem viteză. Ne apropiem de Miirette. Nimic îmbietor. Un caic, câteva case şi atât. Se simte acut lipsa binoclului.

Dublăm Hoşköy la aprinsul luminilor. Văd Gaziköy, văd negrul şi amenințătorul cap Kokaburun şi prin volte scurte, mereu cu vânt din prova, ţinând aproape de coastă pentru că trec mereu vapoare la şi dinspre Tekirdag distingem un port nou, cu digul conturat alb, cu luminile de intrare verde-roşu aprinse, cu calce şi în penumbra densă de sub munte, cu siluetele fine ale câtorva catarge de iahturi. Iată salvarea, îmi spun, odihna binemeritată şi limpezirea. De aici putem pleca mâine cu vânt de travers, fericirea noastră şi în două zile şi două nopţi să fim la Istanbul.

În clipa când pun prova pe lumina verde a portului pe care-l estimez a fi Gaziköy, ne izbeşte prima rafală a furtunii. Puternic şi nemilos. Atât de puternic încât sunt silit să filez şcotele şi să aduc iahtul cu prova în vânt.

Iat-o.

Vine în galop nebun scăpată de la creste, rostogolindu-se cu chicote isterice şi valuri scurte, mizerabile şi perfide. Suntem echipaţi pentru noapte, cu hanoracele protectoare, dar vântul ne trece rapid prin lamele ascuţite ale săbiilor lui otomane. Timid, doctorul îmi spune că ar trebui să schimbăm focul de drum cu focul de furtună şi să terţarolăm randa. În mod normal skipperul aduce iahtul cu prova în vânt, unul din echipieri scoate în cockpit sacul cu focul de furtună, îl trece echipierului de la catarg, care-l trece celui de la prova. Acesta leagă sacul de balcon şi-l ţine eu genunchiul, strânge focul care se zbate nebuneşte, în timp ce rolul de la randă filează funga focului, desface carabinierele, deci dezinverghează, ţine focul dezinvergat cu genunchiul, agaţă funga la colţul de fungă, apoi începe învergarea în vreme ce coechipierul de la catarg ridică porţiunea învergată pe strai. După ce focul este la post, strânge focul dezinvergat, îl vâră în sac, îl trece celui de la catarg, apoi pune la post şcotele noului foc, adică le trece peste sarturi în afara bordului, cel de la catarg le pasează echipierului din cockpit acesta le trece prin raiurile săniilor şi după ce le rulează pe vinci, le agaţă în gurile de crocodil din cockpit. O comicărie întreagă pe mare ca oglinda. Acrobaţie pe furtună.

Alţii o fac de unul singur, îmi spun, şi o fac perfect.

Un sentiment elementar de responsabilitate şi camaraderie mă împiedică să-l trimit pe doctor la manevră. Are loc prima ciocnire dură. Acceptată sugestia doctorului (furtuna a început să devină obscenă), acesta mă cicăleşte să-mi pun centura de siguranţă. Bravul meu

coechipier atât de bonom, relaxat şi hâtru, este slăbit, grav, persuasiv.

N-am vreme să mă înham cu toate cataramele acelea. Sunt dur şi refuz, îl trimit în cabină după focul de furtună. Îi dau reperul pentru ţinut prova în vânt şi încalec cabina să mă duc la prova.

Blestemaţii mei de motopantofi au zimţii microporosului tociţi. La fiecare ambardee risc să ajung în mare. Afurisitul de doctor avea dreptate cu şi mai afurisita lui centură de siguranţă.

Este un crepuscul mizer, vânăt-cenuşiu, valurile încalecă prova, nicio plăcere să ţii funga în dinţi, genunchiul pe sacul focului, mâna când pe strai când pe balcon, dar mă rog, exemplul skipperului este hotărâtor şi acrobaţia lui nu grozav de fotogenică, salutară. Să ne păstrăm morga. Regret că nu pot face figura, ţinându-mi pipa în dinţi.

Deci mă întorc în cockpit pe patru labe, târând sacul focului, lăsându-mi morga pentru altă dată şi preluând comanda cu mârâielile de cuviinţă adresate coechipierului pentru încăpăţânarea lui de a se uita în loc de vele, la compas, constat totala dezechilibrare a iahtului. Efectul focului de furtună este anulat de suprafaţa randei. Trebuie s-o terţarolez. Când a confecţionat baiere e de terţarolă, inginerul le-a subdimensionat şi n-a armat decât al doilea rând de ochi de cioară, care echilibrează focul de furtună.

Din nou în vânt. Din nou acrobaţie, de data asta pe cabină.

Reuşesc să înnod mizeriile acelea de baiere într-un mod ruşinos, fără să pot întinde vela pe ghiu şi s-o fixez la capătul acestuia. Opera este lamentabilă din punct de vedere exigenţă marinărească; dar extrem de utilă. Iahtul ascultă docil de cârmă. Redevenim stăpâni pe manevră.

Suntem nedormiţi de 45 de ore şi stau la eche de 33 de ore.

Îmi impun să-mi stabilesc un plan de drum, sau de manevră. Furtuna are tendinţa de a se întări. Venită din nord, deci din prova, îmi interzice Tekirdag. Normal ar fi să-mi stabilesc punctul estimat având la dispoziţie localităţile iluminate de la uscat şi farul de la Hoşköy pe care-l pot identifica numărând secundele grupului de sclipiri şi în cabină, la masa de navigaţie, lucrând la lumina lanternei să-mi trasez drumul la gura Bosforului şi elementar, să-mi calculez drumul la compas. Mai simplu ar fi fost să iau un drum general nord-nord est şi să-l ţin toată noaptea; iar dacă uscatul îmi produce atâtea angoase (un nou eşuaj ar putea însemna sfârşitul, sau abandonarea iahtului, nu peste tot existând câte un Yakup Aksoy după câte se va vedea mai târziu), atunci să iau un drum general est-nord est şi să profit de furtună spre a mă apropia de

Istanbul. Acum îşi spune cuvântul oboseala şi imposibilitatea de a mă rupe de clipă, de manevră, de a mă obiectiviza şi a hotărî în câteva minute de răgaz. Funcţionez instinctiv. Raţiunea îmi este cleioasă şi un văl opac îmi stăruie pe creier. Nu mă pot detaşa şi obiectiviza. Mi-e frică să nu intru în drumul vapoarelor. Fără niciun calcul nu pot şti cât pot să navighez spre coasta europeană a Mării Marmara, fără să primejduiesc iahtul. Atunci iau hotărârea mediocră de a patrula coasta, mereu în vederea reperelor de la uscat şi anume între Eniköy şi Mürette, în afara drumului vapoarelor, ca mâine să intrăm în Tekirdag. O ţin morţiş cu Tekirdag de parcă acolo m-ar aştepta toţi mecanicii de „Veterok" din lume, să-şi ofere gratuit bunele oficii; ori prietenul meu Mikes Kelemen de Zagon ar sta nerăbdător pe cheu să-mi împărtăşească toate ştirile diplomatice şi de culise, ca şi oful inimii domniei sale, stârnit de dragostea pentru acea tânără Zsuzsi; sau, pocăiţi, cei doi dezertori ar cere reîmbarcarea, spre a-şi salva onoarea… De fapt mizez să găsesc la Tekirdag; nu numai amintirea escalei cu Stela, dar şi ajutorul omologului local al lui Halük, şeful Biroului de turism, căsătorit cu o turcoaică româncă, sau cu o româncă sadea, atunci de o bunăvoinţă universală. În situaţia dată, prins între coasta apropiată sub două mile şi drumul vapoarelor, nici vorbă de un ceas de somn, ţinând la capă. De fapt hotărârea este mai mult a instinctului, decât a raţiunii. Consimt să-mi pun centura de siguranţă. Rolul ar fi trebuit să fie invers. Skipperul să oblige la portul acesteia.

Noaptea aparţine unei secvenţe dintr-un film de groază. Zdrenţe de nori se învolbură ştergând constelaţiile. Printre ei cade pe mare o lumină sumbră, cenuşiu lăptoasă, mărind contrastul dintre crestele albe, spumegânde ale valurilor şi umbra adâncului. Stăm legaţi în cockpit. Iahtul se reduce la dimensiunile acestuia. Doar catargul îşi păstrează dimensiunea reală în jocul halucinant al exagerărilor, în care marea, vântul, întunericul, zgomotele multiple, niciodată auzite la uscat, capătă proporţii cosmice.

Prin pâcla clisoasă, opacă şi râncedă a oboselii cobor la o viaţă a reflexului. Sunt conştient că între mine şi realitate există filtrul deformant al oboselii şi paradoxal, nu găsesc resursele interioare să-l percutez. Constat că atunci când fac volta şi fug cu vântul şi marea din pupa, reperele de la uscat se scurg cu viteză în tribord şi în mai puţin de o jumătate de oră văd una din luminile care balisează insula Marmara, fără s-o identific. Este cea din estul insulei, sau cea din vest, de pe insula

Hayrsâzada?

Sau la înălţimea în care pluteşte este chiar lumina continuă de pe vârful Psili Gona? Două minute cu harta în faţă şi lucrurile s-ar fi lămurit.

Volta. Vântul şi marea din babord. Mizerie chinuitoare.

Ruliu brutal. Tangaj abrupt. Atenţie la val. Atenţie la randa terţarolată mizerabil. Ţine. Trâmbă de lumină spectrală căzută pe spuma fosforescentă a valurilor. Frig tăios.

Pulbere fină, sărată şi iodată pe buze.

— Uscatul, spune doctorul şi-mi strânge braţul.

Imposibil, îmi spun. Ştiu. sunt convins că este imposibil, ne aflăm acum travers cap Aracesme, farul de la Hoşköy este în pupa babord, văd luminile de drum ale navelor care se duc la Tekirdag deci mult spre nord-vest în fundalul cu mare şi vânt, şi totuşi doctorul are dreptate.

În prova noastră se ridică din întuneric Un hotel imens, iluminat la toate nivelele în afară de partere şi mezanin.

Vedem amândoi, în stânga şi dreapta hotelului, pomi fremătând în furtună, rememorez harta, fac un calcul dezlânat şi-mi spun: imposibil, dar fac volta şi atunci vedem stupefiaţi cum hotelul iluminat care ne hipnotizase, ne trece de la pupa la prova cu viteză, este un pasager gigant care nu face economie la energia electrică produs propriu şi căruia, oricât ne-am strădui, nu-i descoperim luminile de drum regulamentare, estompate probabil de abundenţa electrică a etajelor de cabine şi punţi.

Iată un pericol mortal pentru iahturi, într-o mare înghesuită şi plină de insule, cum este Marea Marmara.

Timpul se scurge transformându-se într-o pastă umedă, câlţoasă. Singurul semn al vieţii conştiente la bord este supravegherea mării. Vapoarele trec unele după altele, le identificăm de cum apar deasupra orizontului, drumul lor mi se pare din ce în ce mai apropiat de al nostru şi nu realizez că furtuna ne îndepărtează de coastă cu fiecare voltă, împingându-ne spre provele necruţătoare ale cargourilor. Este o pauză de conştiinţă în care manevrez şi-mi dau seama destul de vag că exist. Oboseala mă anihilează. Doresc să dorm cinci minute. Atât. Este imposibil. Iată. Vapoarele sunt aici. Unul dintr-un bord. Celălalt din prova. Noroc de furtună. Am să le manevrez tâlhăroaicele cu trei ochi, roşu unul, verde altul, alb cel dintre sprâncene, am să…

Ce duh benefic, ce ai şaselea simţ mă face să întorc privirea în pupa?

Văd.

Totul se reduce la retină.

Văd o lumină albă aproape ia verticala noastră. Văd forma evazată a unei etrave, mult mai înaltă decât catargul nostru, tăindu-mi retina. Văd bulbul negru al navei spintecând valurile, văd jocul fluorescent din spuma acestora pe bulbul acum uriaş, văd distanţa dintre acest bulb-torpilă şi pupa micşorându-se monstruos şi-l întreb pe doctor:

— Asta de unde dracului a mai ieşit?

Ştiu, pentru prima oară lucid în noaptea asta, că dacă întârzii manevra o singură secundă, suntem pierduţi.

— Gata pentru voltă!

Ca să abat, trebuie să intru travers pe bulbul acum ameninţând să ne taie în două. În plus am cea mai mică suprafaţă velică de care dispun. Toată nădejdea este la maniabilitatea lui „*Hai-Hui 2*”.

— Volta!

Iahtul răspunde. Ţâşnim travers pe drumul bulbului.

Valul stârnit de torpila neagră are efect de respingere.

O ştiu. Iată-l lovindu-ne pupa.

În clipa aceea văd şi aud.

Aud duduitul maşinii care-mi percutează timpanele şi-mi bubuie în pieptul transformat în cutie de rezonantă, înăbuşind vaierul furtunii, ţiuitul arboradei şi seincetul mizer al spaimei.

Văd flancul negru al navei, văd o portieră iluminată deschizându-se şi în pârtia de lumină văd un marinar purtând un maiou alb, ieşind probabil de la bucătărie, ţinând în mâini o gamelă.

Imaginea se imprimă pe retină pentru veşnicie.

Aud portiera de metal trântindu-se. Am senzaţia că omul ne priveşte stupefiat, cum ţâşnim de sub flancul navei.

— Zi-mi tată, îi spun doctorului… Şi notează că în clipa asta te-ai născut a doua oară… O vezi? Asta era să te facă tocătură de carne pentru peşti.

Tocmai se scurge pupa cargoului şi se vede forfota apei stârnită de elice. Şi carnea mea era la fel de bună pentru tocat dar cum altfel s-ar fi manifestat orgoliul de a te salva prin acţiune, decât printr-o scurtă peroraţie gen Matamores? Ciclopul asasin se pierde în depărtare şi acum, în clipa asta, trebuie să dorm. Aud un glas străin, slab, incredul venit din cockpit:

— Domnule Theodoru, v-aţi descurcat de minune!

— Te rog să-mi spui pe nume!

Găsim în a ne spune Longin şi Radu, o supapă binevenită. Atmosfera în cockpitul hăituit de vânt este brusc caldă şi frăţească. Parcă ne-am fi reîntâlnit după un cataclism. Parcă atunci ne-am fi cunoscut cu adevărat. Este o bucurie nervoasă, ca o revelaţie. Abia acum am imaginea crudă a realităţii. Atunci am acţionat, conştient de fiecare microsecundă, concentrat doar pe bulbul ucigaş şi pe manevră. Destins, integrez succesiunea de gesturi în filmul general al momentului.

Existăm.

Respirăm.

Ne aflăm sănătoşi şi întregi pe microuniversul nostru plutitor, stăpâni pe manevră, în marea asta învolburată, care ne-ar fi putut fi mormântul. Cei de pe navă nici n-ar simţit şocul. Vina este a noastră, integral. Bântuim marea, fără lumini, căzuţi de oboseală, imprudenţi. Ţin spre luminile de la uscat. După ce ies din drumul navelor, îi cer lui Longin să stea zece minute la eche. Mă leg strâns şi încerc să dorm întins pe bancheta cockpitului.

Este frig.

Stropii de apă smulşi de pe crestele valurilor mă udă.

Bancheta este tare, umedă şi duşmănoasă. Cad în abisuri leşioase de câteva clipe, din care mă scoate Longin, arătându-mi luminile apărute la orizont. Un canon cumplit.

Renunţ.

Reiau echea. Longin coboară în cabină să facă o cafea, despărţindu-se de mine „ideologic". Lui i se pare că salvarea noastră se datorează mai mult hazardului, eu zio hazard plus acţiune conştientă.

Hazard care m-a făcut să întorc privirea spre pupa în ultima clipă, fructificat imediat de acţiunea conştientă.

Acţiune conştientă, fulgerătoare, fără pauze de sens şi filosofie abisală, acţiune contra evidenţei, spre a lărgi clipă cu clipă limitele şansei. După încordarea paroxistică, detenta este binefăcătoare, ca şi furtuna. Noaptea mi se pare prietenoasă şi îmbietoare. Afurisitul de Longin cotrobăie la bucătărie şi, ţinându-se cu o mână de roof, apare în deschizătura acestuia cu o oală de cafea. Dumnezeule. Ce cafea! Dinamită. A pus dinamită să-mi explodeze dorinţa de a dormi. Să mă aibă la eche încă o jumătate de noapte, fără nicio pauză. Efectele preparatului sunt ucigătoare.

Nu numai că-mi alungă somnul, dar îmi creează o stare de tensiune vecină cu luciditatea morbidă. Nu beau cafea din principiu. Doza şi dozajul lui Longin pot trezi din moarte şi un elefant. Asta a şi urmărit.

Sunt lucid şi confuz în acelaşi timp.

Lucid în planul reflexului, o luciditate nervoasă, tensionată.

Confuz la nivelul raţionamentului, al actului deliberat.

Cafeaua doză de elefant nu mi-a spulberat ideea fixă: Tekirdag. Facem volte între insula Marmara şi coasta europeană, mai aproape de aceasta decât de insulă. Vapoarele se scurg, fluviu de lumini, mereu în prova sau pupa.

Rar, nave care ne dublează sau care vin sau se duc la Tekirdag. Intensitatea vântului creşte. Lumina devine cenuşie, abia filtrată prin norii rostogoliţi deasupra catargului.

Ochii fosforescenţi ai morţii pândesc mereu dincolo de linia orizontului spălat vag de umbra lăptoasă a preceasului dinaintea zorilor.

ALTE ÎNTÂMPLĂRI ŞI ESCALĂ TEHNICĂ LA KARABIGA

Lumina zorilor este cenuşiudramatică. Suntem în activitate de 48 de ore fără întrerupere.

Este *Miercuri în 16 iulie* (cum naiba să nu iei în serios ziua de marţi) şi cum vântul scade spre 8 metri pe secundă, hotărăsc să pfirtăm velatura de drum. Deoarece simt că nu-mi mai aparţin decât prin efectul cafelei şi al voinţei, iau a doua hotărâre, mai înţeleaptă decât cea dintâi; să intrăm în primul port folosând la maximum viteza cu vântul din mare larg şi să dormim pe săturate.

Longin este de acord, aşa că aduc iahtul cu prova în vânt şi mă pregătesc să escaladez cabina, când se face simţit dublul efect al tutuielii şi al familiarismului instaurat la bord azi-noapte, într-un moment de slăbiciune morală al skipperului…

Răzvrătirea echipajului!

Puţin sindicalizată, dar răzvrătire. Longin se jură că nu pune mâna pe eche, dacă nu-mi înham centura de siguranţă. îl bombăn şi până la urmă trebuie să mă port regulamentar. Deci mă târăsc la prova cu sacul portocaliu al focului de drum. Longin ţine iahtul pe val, îl mai

scapă, este comic să faci echilibristică când pe o creastă, când pe o contrapantă, dezinverghez focul de furtună, mă saramurez, înverghez focul de drum, Longin etanşează cabina, valurile trec adesea peste roof, drace, o bandă Puternică şi scap funga focului.

Oratorie latină colorată şi pigmentată.

Capătul fungii balansează când în afara bordului, când traversează iahtul. Ar trebui o manevră s-o aducem măcar o clipă la catarg. Este rândul lui Longin. Stau cu genunchii pe focuri, nu pot mişca din prova. Bravul doctor fixează echea în sandouri. banda tribord (asta ţine iahtul în vânt) şi se caţără pe roof. Jocul de-a uite-o, nu e, ţine o bucată de vreme. În sfârşit a prins-o, dar pe partea de sub vânt a randei. Blestemată fungă – prea scurtă să poată fi trecută pe la capătul ghiului. Longin are ideea s-o înnădească.

Astfel lungită mi-o pasează şi pot termina ridicarea la post a focului de drum. Îi trec focul de furtună şi mă apuc să dezleg blestematele de baiere de terţarolă, arzându-mi buricele degetelor. Longin mă ajută plin de zel. Rămâne una şi mereu aceeaşi, de nedezlegat. Noroc că în materie există exemple ilustre, drept pentru care folosesc cuţitul de la brâu. Când să trec în cockpit, fac un control de rutină al manevrelor fixe. Sarturi, porsarturi, întinzătoare. După atâta hâţâială este necesar şi, constat, binevenit. Întinzătorul sartului din centru tribord s-a slăbit. Longin îmi dă patentul. Strâng fără să pot face treaba ca lumea. îl notez pentru o supraveghere continuă şi trec la catarg.

Pur şi simplu mi se înmoaie picioarele. Blestematul de bulon care fixează piciorul catargului spre pupa a sărit din şi mai blestematul lui şplint (treabă făcută pentru plimbări de agrement pe lac), stă să cadă în mare şi catargul este liber să-l urmeze. Bulonul este blocat prin forţa de împingere a catargului. Un val, o schimbare de echilibru şi pierdem catargul. Asta ne-ar lipsi. Nu vreau să mă gândesc la cele o mie de ipoteze posibile: ce s-ar fi întâmplat, dacă?!… încerc să-l reintroduc în lăcaş. Nimic.

Tensiunea este prea puternică.

Bodogăn şi trimit câteva telegrame pe adresa celor care s-au mulţumit cu acest sistem stupid de fixare. Longin îmi dă ciocanul. Încerc să-l bat la loc. Zadarnic. Auzind imprecaţiile condimentate din belşug, Longin cere să rezolve chestiunea. O face ingenios cu un bulon ajutător, bineînţeles o sârmă şi nu mai ştiu ce. Iată motive în plus pentru o escală

urgentă.

Gata de drum… Trec la eche. Detenta este spectaculoasă. Ţâşnim ca la cursă. O nebunie. 9 noduri pe loch. Mustăţi albe de sub etravă. Siajul, o lungă dâră bolborosindă. Zorii. Trandafirii. Vântul se înteţeşte. Longin strânge focul de furtună. Vrea să-l vâre în sac. Nici urmă de sac.

Probabil s-a dezlegat în timp ce făceam acrobaţie după fungă, căzând în mare. De-ar fi singura pagubă. Longin duce focul în cabină. Se întoarce în cockpit. Îmi mai semnalează o pată portocalie în prova. „O minge de plajă".

Îmi spune. Ţin iahtul pe direcţia mingii, care se dovedeşte a fi propriul nostru sac de vele. O plăcere să execuţi ca la carte manevra de „om la apă".

Este rândul lui Longin să se ducă în patru labe la prova, să se culce pe punte, să pescuiască sacul, să fie încălecat de un val şi să se întoarcă triumfător cu sacul dezertor ţinut strâns.

Suntem foarte veseli şi mulţumiţi. Sacul recuperat este un simbol. Oricum, *„Hai-Hui 2"* nu-şi mai poate permite să piardă nimic, după Gelibolu… Atmosfera de comuniune fraternă de la bord este tonifiantă. Se întâmplă un fenomen ciudat, adică se aşterne în pupa o pâclă subţire care şterge din vedere coasta europeană, şi odată cu răsăritul apare în prova o peninsulă gigant, cu coasta escarpată, ridicându-se vertical din valuri, până la înălţimi de câteva sute de metri, prin jocul luminii de o claritate uluitoare şi fascinantă. Demonul curiozităţii turistice mă face să ţin prova pe această magnifică expresie a geologiei Asiei Minor. Cafeaua lui Longin îşi menţine efectul. Sunt lucid şi degajat.

Comit cu absolută convingere o eroare apreciabilă de estimă. Eroare în care se însumează o serie de erori succesive şi o idee preconceptă. Ideea ţine de sonda auto făcută cu Stela spre a recunoaşte porturile din Marmara şi Egeea. Vreau să intrăm la Bandârma, port aflat în fundul golfului Bandârma, format între continent şi peninsula

Kapâdagî. Peninsula din prova nu poate fi decât vestul peninsulei Kapâdagî. Asta pentru că azi-noapte am văzut în tribord lumina de pe vârful Psili Gona, pe insula Marmara. Deci, am lăsat insula în tribord, la cel puţin 10 mile, din moment ce n-o văd. Raţionamentul este eronat, voi constata mai târziu, iar confruntarea hărţii cu ceea ce văd, confirmă ipoteza falsă. Peninsulele stâncoase şi pustii sunt asemănătoare pentru ochiul nemarcat de amintirea amănuntului caracteristic. De fapt mă aflu în vestul insulei Marmara şi atac frontal peninsula Karaburun, între Cap

Karaburun şi jumătatea distanţei spre Eskidegirmen.

Pătrundem într-un golf fermecător, pe care-l dublăm în volte scurte. O localitate mică, un sat nou, alb, cu un debarcader din scândură. Nici gând. Nu oferă niciun adăpost. Dincolo de sat, în cotul golfului, o tabără de corturi, pe un plai însorit. De jur-împrejur înălţimi sălbatice, acoperite cu jnepeniște şi pini maritimi. Joc de umbre. Pete de soare. Mare adâncă până la piciorul abruptului.

Turism nautic într-o zonă de vis. Întrerupt de mizeria de întinzător. S-a derulat şi sartul din tribord este liber să bălăngăne cum vrea. Mă duc acolo, hotărât să curm indisciplina. O fac folosind minerul patentului.

Dublăm capul Karaburun, maiestuos în solitudinea lui cu pescăruşi. Ne ia în primire acelaşi vânt puternic. Gata. La Bandârma. Prova pe sud-sud vest. 9 noduri pe loch. Peninsula îşi scurge măreţia în tribord. În trei ore dormim legaţi la cheu.

Înainte cu toată viteza. Marea pustie. Vântul şi valul din pupa. Vreau să dorm două ore. Longin trece la eche.

După 50 de ore, cobor în cabină şi mă întind pe cuşetă. Cad într-un fel de semisomn de suprafaţă, receptând toate semnele lumii exterioare, de la scârţâitul raiurilor, la bolborositul apei pe flancurile iahtului. Când îmi predă cartul.

Longin respiră uşurat. Îmi spune că *Hai-Hui 2* a zburat şi cu 12 noduri, o sinucidere. Încearcă să adoarmă, când, brusc, este azvârlit pe paiol, aude un trosnet şi… desigur, îmi aude glăsciorul proferând injurii netransmisibile prin scris. Explicaţia trosnetului este dată de ghiu. A întregii manevre de recunoaşterea greşelii în estimă. Adică terminasem de dublat presupusa peninsulă Kapâdagî, care nu se mai conforma deloc confruntării cu harta, luând-o cu direcţia nord-vest; sud-est, în loc de nord-est sud-vest.

În plus îmi apăruse un cap (Kalecik) cu un far, cu o întinsură plină de stânci unde apa colcăie schimbându-şi culoarea şi în tribord, mult mai la nord decât aşteptam, ceea ce presupuneam a fi Bandârma; dar cu totul altfel decât văzusem din maşină.

Coasta unde de fapt ar fi trebuit să fie Bandârma, joasă, o câmpie cutreierată de vânt şi pustie. Cred cu fermitate în instinctul meu de orientare. Ştiu că nu mă aflu în golful Bandârma, ci în alt golf asemănător. Cu 11 noduri pe loch, fac o mai mult decât periculoasă voltă sub vânt.

De aici pocnetul ghiului, gata în rotaţia lui fulgerătoare, să smulgă sarturile. Longin vine în cockpit. Pun prova pe localitatea din nordul golfului unde vedem nişte calce mari, un dig marcat de piramida albă, familiară, a unei lumini şi în spatele digului suprastructurile unor calce.

— Dacă văd catarge, intrăm cu orice risc, îi spun lui Longin… Pregăteşte-te de acostare. Scoate şi fixează baloanele. Ne apropiem cu viteză, având vântul de la travers. Valurile mari se domolesc de cum intrăm în zona ecranată a capului Kalecik.

Se schimbă culoarea mării. Din albastru fluid, transparent, devine verde gălbuie. Fund puţin adânc. Începem să distingem amănunte. Un debarcader înalt, pentru calce de mare tonaj şi vapoare. Un acvatoriu cu o intrare îngustă, protejat de un dig nou, cu calce mari la partea exterioară cu şalupe de pescuit în acvatoriu. Cablu după cablu amănuntele se multiplică şi ne asigură că am găsit portul de odihnă providenţial, bine adăpostit de vântul de nord-est, patriarhal, aproape biblic.

Localitatea pare un târg somnolent şi izolat de lume. Pe dig sunt copii, pescari şi plase de pescuit puse la uscat. Miroase a peşte, a catran, a lemn încins şi poate a seu de oaie. Digul este prevăzut cu anvelope, care protejează bordajele. Executăm acostarea în exteriorul digului nou, din beton. Suntem primiţi de o mulţime tăcută de copii, bătrâni şi bărbaţi.

Când Longin aruncă barbeta, oamenii aceia o prind, discută aprins între ei, ne fac semne explicite, adică „nu este un loc bun” şi, luându-ne la edec, ne trag de-a lungul digului prin pasă, în acvatoriu. Cu toate că Longin luptă să ţină iahtul departe de cheu, colţul acestuia muşcă din brâul de protecţie al copastiei. Aşa se va întâmpla de acum încolo, la fiecare escală. Toate incidentele se vor datora exclusiv bunăvoinţei altora, şi niciodată neîndemânării echipajului. Suntem traşi în faţa unei şalupe mari, cu motor. Ne legăm la cheu. Intrarea noastră face senzaţie sub umbrarul unei cafenele prizărite.

— Sunteţi români, întreabă un bătrân în dulcea noastră limbă şi cu totul neregulamentar îmi simt genele umezindu-se.

Longin trăieşte o metamorfoză conştientă. Părăseşte vizibil starea de neutralitate şi îşi asumă răspunderi multiple, dincolo de cambuză. Deocamdată se ocupă de catarg cu un tânăr inimos venit de la un caic. Aflăm numele târg ului-port: Karabiga. îl caut pe hartă. Este mult în vestul peninsulei Kapâdagî, al arhipelagului din sudul insulei

Marmara, adică în vestul golfului Erdek. Am subestimat forţa furtunii, valoarea reală a derivei şi am confundat farul din vestul insulei Marmara, cel real, cu farul din estul ei.

Deci, Karabiga.

Pe cheu o liotă de copii mai mărişori, veniţi la pescuit şi acum, la spectacol. Un grup de pescari. Dincolo de acvatoriu o cazarmă, punct vamal, cu câţiva „*askeri*" purtând căştile de rigoare, în dreapta ei o arteziană, o piaţetă bântuită de vârtejuri de praf şi paie, duzi bătrâni, dughens, o cafenea, o uliţă care se înfundă în livezi, case vechi cu „bârfelniţe" în geamlâc la catul superior, hâite, câteva vile, iarăşi praf în vârtejuri, o arşiţă seacă, de deşert, digul prelungindu-se într-un fel de antrepozit, căruţe care aduc la cheu blocuri de marmoră, surugiii sunt în bună măsură băieţandri, şi o invazie agasantă de muşte lipicioase şi netrebnice.

Longin şi turcul au repus catargul la post, au fixat bulonul în lăcaşul lui, aplicându-i un şplint dintr-un cui ruginit adus de la caic. Este o atmosferă de sărăcie activă, producătoare de bună stare precară. Deocamdată ne bărbierim şi ne spălăm în cockpit, ca pe scena unui teatru în aer liber. Tot grupul de pe cheu, la doi paşi de noi, urmăreşte atent fiecare mişcare. Simt că în clipele următoare automatismul gesturilor se va deregla. Nervii îmi zbârnâie atât de elocvent, încât îi aud. Trebuie să dormim. Se împlinesc exact 56 de ore de când stăm în cockpit, cu întreruperi chinuitoare de câteva ore fără odihnă.

Explicăm prin semne spectatorilor că vrem să dormim, înţeleg şi se retrag cu discreţie. Aceeaşi politeţe orientală ancestrală, aceeaşi bunăvoinţă simplă, neviciată de interes, aceeaşi profundă omenie, care caracterizează Turcia cunoscută dincolo de megapolis… Zăcem pe cuşete, cafeauadrog, zăpuşeala cleioasă şi muştele nu ne lasă să dormim.

Ne sculăm slinoşi, mai obosiţi decât la culcare. Ne repartizăm sarcinile pentru pregătirea iahtului de marş. Apar prietenii noştri, copiii, gata să ne vină în ajutor. Le dau voie să urce la bord. O fac în linişte, fără înghesuială.

Remarc un băieţandru. frumuşel, brun şi cârlionţat, cam de 12 ani, vârsta lui Horia. Ştie englezeşte, engleza este limba străină care se învaţă în şcoli, am încă pliante cu navaşcoală „*Mircea*", ilustrate şi pliante turistice româneşti. Le dau puştilor câteva şi cârlionţatului îi fac un set. Le primeşte cu o explozie de bucurie politicoasă. După ce se comentează pliantele cu cei mari de pe cheu, cărora Longin le oferă

ţigări româneşti, puştiul se face nevăzut.

Iahtul începe să arate marinăreşte. Longin trebăluieşte grav şi preocupat. A spălat vesela fără să mai ţină cont de rând, a aranjat magazia, şi-a pus la îndemână bateriile cumpărate la Gelibolu. Îmi face plăcere să-l văd integrându-se total în ritmul şi servituţile bordului. Nimic mai obositor şi jenant decât să ai coechipieri cărora trebuie să le spui mereu ce este de făcut, sau să le aminteşti ce nu s-a făcut. Suntem în cockpit şi punem la punct sacul cu parâme şi şcote (Longin vrea să confecţioneze nişte adevărate bariere de terţarolă, şi să le înlocuiască pe cele meschine) când apare cârlionţatul cu o pungă plină. Corcoduşe turceşti, enorme şi… castraveţi dulci.

Văzându-ne ocupaţi se aşează tacticos pe roof, curăţă castraveţii şi ni-i vâră în gură. Mă uit la Longin, Se uită stânjenit la mine. Ne gândim la acelaşi lucru. Diavolul militar de veghe nu scapă ocazia să moralizeze… îi propun o plimbare prin târg. Mai are treabă… Puştiul îmi face semne, spune mereu „baba" şi arată la ochi. Tatăl lui vrea să mă vadă. Foarte bine. Mă trag la ţinută de iahting, cascheta şi când ies pe cheu cu puştiul, constat că-mi lipsesc două din anexele principale: aparatul de fotografiat şi… pipa. Sesizez maliţia din privirea lui Longin când îmi cer aceste ustensile şi, când mă pozează color lângă puştiul cârlionţat. Îmi dă pipa şi uite că mi-am uitat carnetul de note la bord, nu notez numele băiatului care mă plimbă prin târg, dughenele hâite, pline de toate mărfurile de odinioară ale băcăniilor stau uşă în uşă, în galantarele celor câteva măcelării prevăzute cu frigidere mari stau atârnate jumătăţi de berbeci şi de viţei, apoi ajungem în faţa unui fel de cotlon transformat în frizerie, plin de muşterii, unii îşi aşteaptă rândul în stradă şi-l cunosc pe „baba", un Figaro cu mustaţă neagră, fioroasă, care împlântă briciul în spuma abundentă de pe obrazul clientului, cu gesturi de spadasin. De fapt este un ritual, una din plăcerile pe care şi le oferă în public bărbaţii locului. Ne strângem mâna. Schimbăm salutări. Eu sunt „*captan-ul romen*", primul de acest gen sosit la Karabiga, iahtul şi cei doi echipieri senzaţie de moment şi noutate care se răspândeşte din prăvălie în prăvălie, parcurg cele patru stradele, văd două magazine moderne, opulente, un liceu modern într-un spaţiu larg, plantat, apoi caut un mecanic şi găsesc, chiar în piaţă, un fel de veche potcovărie, plină de motoare în diverse stări de decrepitudine şi senilitate. Meşterul lipseşte, este plecat la Biga. Dar revine.

Târgul se vede în 10 minute.

Mă întorc la iaht. Iată că vine „*Ayvalâk*”, pasagerul de la Istanbul, care leagă prin curse regulate porturile Mării Marmara. Este impresionant, dotat după cel mai modern reţetar tehnic şi deversează un puhoi de pasageri încărcaţi de bagaje. În piaţetă există o staţie de microbuze Ford care leagă portul, singurul pe aceste meleaguri accesibil pasagerelor cu localităţile din interior. Fete şi băieţi tineri, poate studenţi, purtând *blue jeans*, turcoaice în şalvari, nelipsitele pardesie gris care au înlocuit portul tradiţional, învăluite în basmale, copii, o umanitate întreagă mult peste capacitatea de cartiruire a târgului, microbuze şi taxiuri străvechi demarând, vaporul rămâne la cheu, apoi târgul recade în somnolenţă. Longin şi-a terminat programul. Ne plimbăm amândoi. Apare un tânăr, tehnician, ne face conversaţie, ne aduce mecanicul şi are loc un alt moment al zilei.

Pornirea motorului.

Tipul se pricepe la meserie. Demontează, montează, trage la sfoară şi motorul porneşte rapid. Repetă operaţia. Totul este O.K. Intermediarul ne cere o sticlă de whisky. Bravo. Băieţii în *blue jeans* sunt cei care fac bani aici. Le dăm o sticlă de votcă. Şi când te gândeşti că Allah le interzice alcoolul.

Mă vindec, tardiv, de a mai solicita asistentă tehnică. De fapt suntem abia la începutul experienţei. Pe măsură ce vom pătrunde în microsocietăţile megapolisului vom învăţa, dincolo de experienţa Bazarului, că bacşişul este un cuvânt turcesc, că el are. O mie de mii de feţe şi că fără el rişti să nu poţi ieşi din plasa în care, naiv, intri singur cu cel mai cald, candid, şi stupid dintre surâsuri aninat de buze. Longin aduce apă. Şi-a făcut recunoaşterea. Rămân e la bord. Simt nevoia să umblu. Reiau turul târgului. Patrulez cheul şi cercetez vaporul. Senzaţie de confort etajat şi direct proporţional cu costul biletului. De plecare undeva, într-o lume, alta, feerică şi lipsită de griji. Eroarea fundamentală a atmosferei de port; ori de gară. Viciul acelei atmosfere.

Recunosc ieşirea din port. Mai exact o cercetez amănunţit. Este blocată pentru catargul lui „*Hai-Hui 2*”, de parâmele unui caic de mare tonaj, vopsit într-un albastru azuriu, care, aflu, ar fi trebuit să plece la Izmir, dar are o pană la motor. Escaladez scara şi urc pe punte. Caicul este un cargo turcesc de cărăuşie, construit din lemn, cu etrava, coastele şi chila cioplite din bardă, o magazie înaltă de cel puţin cinci metri, cârmă exterioară manevrată printr-o timonă de care se leagă printr-un lanţ gros de cel puţin 25 mm. Echipajul sumar ca număr, sumar la

îmbrăcăminte, înţelege. Mâine la ora când plecăm, vor mola parâma care barează ieşirea din pasă. Fac conversaţie pe cheu cu un student la electronică, mai exact calculatoare, tânărul se va angaja probabil la o bancă.

La o bancă, nu într-o industrie. Banca, zeiţă atotputernică, păzită cu trupe, până la urmă Dumnezeu al orânduirii, cu uşi de cristal, ghişee silenţioase, aer condiţionat, funcţionari eleganţi, rapizi, singurii funcţionari rapizi întâlniţi în viaţa mea, atmosferă septică, covoare aspirate, pardosea lustruită, banca, centrul de gravitate, ochiul ciclonului care aspiră sau expulzează, care echilibrează şi fructifică, un organism prea complicat pentru un skipper pe cale să-şi regăsească somnul şi confortul interior.

Longin mă răsfaţă cu bunătăţi. Mâine ridicăm velele. Este liniştea plăcută, tonică, din serile de port. Se aude vântul. Se aud valurile spălând betonul cheului. Se aud pescăruşii. Stăm pe cuşetele noastre, destinşi. Longin *se* foieşte. Este întuneric.

— Vreau să-ţi fac o mărturisire, Radu…

Există o pauză plină de stânjeneală. Probabil Longin are o criză de neîncredere. Neîncredere în felul skipperului de a-i primi mărturisirea.

— Aş avea încredere să merg cu tine până la capătul lumii, spune.

Tac… Tăcem amândoi. Nu mai este nimic de adăugat.

CAP COMPAS: ISTANBUL

Joi, *17 iulie* în zori suntem oricum mai odihniţi cu tot efectul întârziat al cafelii ucigaşe care ne-a dat un somn superficial, într-o zonă foarte labilă a subconştientului, acolo unde se nasc coşmarurile. Barometrul rămâne constant la 763. Avem pe loch 1479, 5 mile marine. Măsor viteza vântului în port. 5 – 6 noduri pe secundă, cu rafale până la 10 m/s. Încurajator. Cei de pe caicul „*Kadeşler II*" ne întreabă când plecăm. Au apărut prietenii noştri, copiii. Se întorc pescarii din mare, scuturându-şi prea puţinul plaselor, poate pentru hrana zilnică. „*Ayvalâk* este încă la cheu. Longin aduce apă. Profităm de ora matinală să ne facem toaleta la fântâna arteziană din centru, descoperind prea târziu baia turcească a comunităţii, care ne-ar fi scos sarea din pori. Scoatem aşternuturile şi sacii de dormit la soare. Controlez manevrele fixe şi mobile, întinzătoarele şi velele. Focul de furtună se trăsese pe

grandeea de învergare, balena randei trebuie înlocuită, cum trebuie înlocuite şi completate baierele de terţarolă.

Longin se ocupă de vele.

Trec la masa de navigaţie să-mi întocmesc planul de drum. Suntem vârâţi într-un fel de pungă de apă închisă la gură de arhipelagul insulelor Marmara şi enorma peninsulă Kapâaagî. Dacă vreau să ajung la aniversarea promoţiei mele, nu mai avem vreme să hoinărim în această parte de vis a Mării Marmara, plină de insule, iar la Erdek să întâlnim raiul pescarilor submarini, într-o apă străvezie, limpede şi miraculoasă. Ştiu că golful Erdek, partea lui estică în special, este un loc minunat pentru turismul nautic. îl văzusem de la uscat, campasem pe plaja lui, dar nu mai aveam dispoziţie pentru o prelungire a vacanţei. Ipoteza de a cabota coasta din prudenţă, de a sări din port în port, o socotesc nedemnă de „*Hai-Hui 2*". Îmi trasez pe hartă două variante ale drumului: una care să ne ducă spre nord-est, prin strâmtoarea dintre peninsula Kapâdagî şi insula Paşal imani, variantă nu grozav de îmbietoare datorită unei posibile lăsări de vânt chiar în strâmtoarea cu pricina şi o a doua, drum prin strâmtoarea de vest, între Karaburun, şi insulele Avea, Kutali şi Marmara.

De stabilit un punct adevărat de plecare şi de pus prova pe gura Bosforului, traversând pe lung Marea Marmara.

Îmi notez distanţele şi timpii estimaţi pe fişe. Vreau să elimin orice surpriză şi să reduc pe cât posibil teritoriul neprevăzutului. Lucrând la masa de navigaţie realizez esenţa solidarităţii şi solicitudinii cu care m-au înconjurat şi mă înconjoară diverşii „captanieste o solidaritate a inşilor care şi-au dobândit prin bărcile şi caicele lor o anume independenţă materială şi un anume statut social. Cu alte cuvinte solidaritate de breaslă. Plin de orgoliul acestei descoperiri, mă duc la pupa să pornesc motorul. Fac tot ceea ce este normal să fac în situaţia dată. *Yok motor*! Obţin un fâs regretabil şi atât. Chestiunea se notează pentru completarea planului de drum. Longin, alarmat, mă întreabă cum vom urca Bosforul. Să ajungem mai întâi la Bosfor şi vom vedea. Refuz să mai discut chestiuni ale viitorului, aparţinând unui timp care depăşeşte cu o oră, ora G.M.T. în care are loc dialogul.

Deci, sus velele!

Baierele de terţarolă, bogate, noi nouţe, flutură vesele, biciuind cu plesnete ascuţite dacronul portocaliu al randei.

Cei de la caicul „*Kadeşler II*" trimit un marinar să moleze parâma.

Copiii se bat să ne ia barbeta. Împingem bordul şalupei din pupa cu mâinile, o dublăm, apoi traşi la edec de copii, ieşim din pasă. Abat uşor sub vânt. Iahtul prinde vântul de la travers. În câteva minute avem 5 noduri pe loch, lăsăm în pupa un siaj eflorescent şi Karabiga, ospitalierul port de escală tehnică se! educe la dimensiunile reale, de târg turcesc şi port pescăresc la un ţărm pustiu de mare.

Pentru noi, popas de neuitat.

Ieşim în largul golfului Erdek, dublând reciful şi întinsura de la sud cap Kalecik. Prin pâcla fierbinte zăresc vag insula Avşa. Este ora 10.15, am dublat reciful şi tatonez vântul spre a-mi stabili alura optimă şi a alege varianta de drum ce se impune. Constat cu deliciile de rigoare că de la 10.15 la 12.05 vântul se roteşte de la NE la ESE, că viteza medie este de 3 noduri şi că de la un drum compas de 70° am ajuns pe unul de 315°, oricum nu în vederea skipperului. De fapt dublăm peninsula Karaburun, în sensul invers al drumului care ne-a adus la Karabiga. Este bine şi aşa, sau mai corect este bine atâta vreme cât ne ţine vântul".

Marea este o dumnezeire, peninsula îşi arată măreţia sălbatică şi pustie, în prova tribord disting clar conturele insulei Avea şi la 14.30 se instaurează un calm plat de toată minunea. Precaut ţin harta în cockpit şi Longin notează mereu în Caietul de cart reperele de la uscat, ora la care ne estimăm poziţia faţă de ele, voltele, drumurile compas urmate, viteza. Consult harta şi constat cu mâhnire că direcţia curentului ne este total defavorabilă, scurgându-ne lent dar implacabil spre peninsula stâncoasă şi stâncile imerse care-o preced. Velele bat. Se face torid.

Longin pregăteşte masa. Stăm în derivă până la 15.30 scurşi periculos până în apropierea stâncilor, gata să punem mâna pe rame spre a abate iahtul, când reluăm navigaţia cu vânt de NE ţinând la compas 15°, apoi 20°.

La 17.15 suntem travers de insula Kutali, ceea ce înseamnă că am dublat arhipelagul aflat la sud de insula Marmara. Avem 4 noduri pe loch şi în prova tribord, într-o lumină roz diafană, avem insuliţa Hayrsâzada, pion solitar şi apropiat al insulei Marmara, ultimul reper vizibil.

L-am lăsat pe Longin la eche, fixându-i reperele. Ţinând la câteva cabluri de insulă, evităm vapoarele al căror drum îl voi tăia la noapte. Longin a început să se descurce. Pentru a rezista până la Constanţa navigând doar cu o escală la Istanbul, este nevoie ca ciclul cart-odihnă să funcţioneze fără perturbaţii, indiferent dacă skipperul îşi va spori cu

câteva ore cartul obişnuit atunci când situaţia o impune. Este o înserare zeiască. Când preiau cartul la ora 19.00 vântul atinge 9 m/s şi ne aflăm travers de insula Hayrsâzada. Apoi vine întunericul, apar constelaţiile bolţii cereşti, apar luminile de la uscat şi cele de drum ale vapoarelor.

Notez cu satisfacţie în Caietul de cart: „Cu velele reglate iahtul ţine drumul fără să pun mâna pe eche". Este a noapte plăcută pentru navigaţia cu vele, am stabilit carturi de două ore şi pentru mai multă siguranţă, încerc să dorm în cockpit, alături de Longin, când acesta îşi face cartul.

Vineri 18 iulie ia orele 02.45 ne surprinde un green. Schimbasem de drum la traversul capului Kocaburun, punct situat la nord de farul Hoşkoy, deci în zona unde ne-a prins furtuna în seara când speram să intrăm la Tekirdag. Atenţie, velişti, la greenurile prăbuşite de pe înălţimile Tekirdag, canalizate prin văile adânci ale acestor canioane, cu direcţia generală nord-sud. Atmosfera la bord, împotriva regulei echipajului de doi, este destinsă, familiară şi caldă. Vorbim limba comună a pasiunii pentru croazierele lungi. Avem gusturi comune. Lecturi într-un teritoriu mai puţin frecventat. Longin mă răsfaţă cu tot ce are bun la cambuză. Mă scuteşte de spălatul veselei şi de alte treburi mărunte ale bordului. Salatele cu produsele grădinii lui Yakup fac deliciul fiecărui prânz. Deci este ora 02.45, greenul se oboseşte să ne culce catargul pe val, pigmentându-şi efortul cu accesoriile de rigoare: valuri scurte şi puternice, chicote obscene, şuierături ascuţite, zgomotul curentului de aer vibrând pe extradosul velei şi pocnetul surd atunci când scapă peste grandeea de cădere.

Văd foarte departe, abia ca un opaiţ undeva pe linia sumbră a orizontului, gămălia unei lumini fixe. Îi cer lui Longin harta şi-l rog să ţină iahtul cu prova pe lumina aceea, până când o identific. Este canonul vieţii lui la bord. Se întâmplă un incident neplăcut, umilitor pentru amândoi, relatat textual de Longin în caietele lui de însemnări, după cum urmează:

> *„Valurile iscate dintr-odată ne inundă puntea. Stropi şi spumă purtate de vântul violent ne biciuiesc în cockpit. Radu îmi spune să ţin prova în vânt, calvarul meu. Nu reuşesc în întunericul dens, fără să pot zări măcar fumurile care fâlfâie legate la sarturi, nu mă pot orienta doar după vântul care-mi*

biciuie obrajii. Ghiul trece vertiginos în celălalt bord, iar vântul pe foc și în randă girează iahtul și-l pune travers. Un val se sparge în tribord și ne udă. Harta muiată, vânzolită de vânt se sfâșie. Iese la suprafață temperamentul tumultuos, nestăpânit a lui Radu într-o exteriorizare furibundă:

— Pleacă de aici, să nu te mai văd în ochi. Du-te și te culcă! Pleacă!…

Abia îmi domolesc pornirea de a mă lua la harță. Strâng harta zdrențuită, cobor în cabină cu un aer de câine bătut, o pun pe masa de navigație și mă trântesc pe cușetă. Sunt profund jignit, mă cuprinde un clocot de furie reținută. Cu timpul mă calmez și-i găsesc scuze. Nu suntem în situația de a pretinde comportamente cu amabilități se salon. Neîndemânările mele, deși nu-s vinovat, pot în adevăr să-l scoată pe oricine din sărite. Trăim un episod de viață dur, în care trebuie imperios să te descurci; iar a te justifica printr-un „pardon, n-am știut" nu te disculpă.

După aceste reflexii mă liniștesc și adorm neîntors, până în zori… Arunc în fugă o privire spre Radu; stă lu' cârmă mohorât, preocupat. Întind harta, zvântată acum și o lipesc tacticos cu scotch, apoi îi pregătesc gustarea de dimineață, o pun pe o farfurie și mă urc în cockpit. Jenat, îmi evită privirile și încearcă să îngaime niște scuze. Îi *opresc vorbele și arborez un surâs de zile mari. Surâde și el. Totul este acum O.K"*.

Atât de O.K. Încât înainte chiar de incident, în vreme ce greenul ne murseca și ne muncea sălbatic, evitând de departe trei vapoare care veneau spre noi convergent, presat de nevoi urgente, totul se petrecea cu cel mai firesc aer, folosindu-se celebra căldărușă albastră a iahtului, direct în cockpit, cu ochii pe luminile vapoarelor, fără nicio cenzură a uzualului și fără nicio inhibiție. În echipaj de doi, unul trebuie să temporizeze reacția. Pe rând, unul sau celălalt, funcție de impactul produs, are obligația meditației și a diplomației. Și amândoi au obligația sacră de a evita cuvântul care ucide. Chiar dacă la debarcare își vor întoarce spatele definitiv…

— Atenție la cap! Este refrenul monoton și permanent al skipperului pe mare montată de câte ori Longin coboară în sau urcă din cabină. Și la fel de monoton și permanent înveselitoare este bubuitura

care completează refrenul. Longin se încăpăţânează vizibil să-şi presare craniul cu protuberanţe şi să testeze cu creştetul tăria roofului.

Dimineaţa de 18 iulie ne găseşte pe marea bântuită de hulă, sub un cer opac, acoperit cu nori cârlţoşi, având pe loch o viteză medie de 5 noduri. Oricât încerc să evit drumul vapoarelor, îmi este imposibil din pricina configuraţiei Mării Marmara, din ce în ce mai strâmtă spre gura Bosforului. Nu doresc să fac navigaţie costieră şi la 10 mile în largul coastei europene întâlnim tot ce pluteşte din, şi spre Istanbul sau Marea Neagră. Ziua se scurge monoton sub directa tutelă a vântului care ne lasă în calm plat de ia 10.05 la 13.50 când ne spălăm, ne bărbierim şi Longin scoate apa din santină. Urmărind fişa vântului în Caietul de cart, constat că direcţia generală este NV, intensificarea maximă de dimineaţă a fost la ora 07.10 şi cum am timp la dispoziţie estimez punctul pentru ora 12.45, adică φ_e = 40°51 N; λ_e = 28°4 E adică ne-am afla la intersecţia latitudinii nordice de 40°51 cu longitudinea estică de 28°41, punct care localizat pe hartă s-ar afla la traversul localităţii Eskeregli, situată la est de portul Eregli, şi la o distanţă de coastă egală cu 11 mile marine. Simt nevoia să frunzăresc *Georgicele* lui Vergiliu şi acea carte a cărţilor care este *Iliada* venerabilului Homer. Nu m-am gândit să le iau la bord şi-mi spun urmărind evoluţia preafrumosului caic „*Czendiler*" că la drum lung pe mare nu pot lipsi poeţii vechi, cei care au delimitat cu atâta prudenţă spaţiul umanului din spaţiul universalului, păstrând între aceste două teritorii, dincolo de orice orgoliu stupid, raporturile fireşti, populate de atâtea eresuri inteligente. Au navigat cei vechi.

Homer şi Herodot istoricul şi Vergiliu, paginile poeţilor dedicate mării sunt antologice, perspectiva din care este privită Furtuna, entitate de sine stătătoare, este aceeaşi cu perspectiva noastră, de la bordul lui „*Hai-Hui 2*", deosebirea în înţelegere este de nuanţă, la noi teritoriul mitului şi al fantasticului se reduce în folosul înţelegerii ştiinţifice, apoi trece un mineralier românesc care nu ne răspunde la semnale, suntem atât de neînsemnaţi pe suprafaţa mării, la 14.05 se ridică o boare de vânt, la 14.35 vântul de nord vest are 6 m/s la 17.25 ne dublează pasagerul turc „*Uskiüdar*", viaţa la bord este relaxată şi m-am obişnuit cu ritmul bizar al carturilor prelungite şi al celor câteva zeci de minute de somn în alarmă. Pe măsură ce se apropie noaptea, se stinge şi dorinţa de a savura hexametrul dactilic şi tot ce vine nobil din „secolul de aur" ilustrat de „*poetae docţi*", oameni ai erudiţiei şi dacă ar fi să ne

întoarcem la De *rerum natura* a lui Lucreţiu, am cerceta cu răbdare semnele cerului, cum de altfel o şi facem, fără însă a le interpreta dincolo de pragmatismul cotidian. Viciul nostru? Viciul timpului?… Este o noapte uleioasă, neagră, de un întuneric greu, dens, apăsător. Simt oboseala vântului. Simt cum se adună pâclele. Aud ţăcănitul din ce în ce mai sfârşit al lochului.

La orele 02.05 deci *Sâmbătă 19 iulie* vântul cade şi se instalează un calm plat ucigător. Ştiu că suntem în curentul general nord-sud, şi constat că ne aflăm exact între navele care se duc sau vin de la Istanbul. Senzaţia este de om făcând gimnastică pe o frânghie deasupra unei prăpăstii. Supraveghez cele 360° ale orizontului şi constat cu stupoare că *„Hai-Hui 2"* s-a transformat într-un radiofar, sau cel puţin într-un punct de reper faţă de care se orientează toate navele Mării Marmara. Cele din aval vin cu prova direct pe noi. Le văd luminile de cum apar deasupra orizontului. Urmăresc cum aceste lumini se înalţă peste linia opacă a mării, cum se delimitează de constelaţii, cum se apropie, roşu-alb-verde; apoi aud zgomotul maşinilor, apoi încerc să godilez cu cârma şi să prind în vele cea mai slabă adiere de vânt; ultima resursă fiind semnalul luminos „sunt în imposibilitate de manevră 1 şi proiectarea luminii anemice pe vele. Semnalizarea are efect în noaptea de păcură. Cei de veghe la nave ne reperează. Navele schimbă lent de drum şi ne lasă mereu în babordul lor. Vapoarele care vin din amonte trec la cel puţin trei cabluri în babordul nostru, pe un drum mereu acelaşi. Imprevizibile sunt navele care taie marea după alte puncte cardinale, adică cele care leagă coasta europeană de cea asiatică şi invers. Atunci se întâmplă să vezi în tribord un caic venind la pintenare, să arenei în noapte semnalele luminoase cu o grabă nedemnă şi să ai senzaţia că singura salvare ar fi să sufli în vele şi suflul acesta să te împingă măcar un cablu spre înainte. Vine şi Longin în cockpit, împărţind frăţeşte emoţia fiecărei apariţii luminoase la orizont. Manevrele disperate pe care le facem atunci când nava se arată periculoasă, veghea şi umezeala îmi încearcă nervii. Când răsare soarele am obiectivitatea să constat starea de oboseală adâncă instalată la toate nivelele fiinţei mele şi cu aceeaşi luciditate rece să resping refuzul fiziologiei de a participa la activitatea articulată, impusă de centrul raţional de comandă. Transcriu din Caietul de cart: *„19 iulie ora 06.05. Ne apropiem de capătul acestei de a doua etape. Am scăpat prin manevră de câteva vapoare. De 2 zile nu văd uscatul. Longin se comportă excelent, cu toată neîndemânarea lui. 06.25.*

Marea dulce. S-*a ridicat vânt puternic*. *Recâştig în nord pe Dc = 45°*. *V = 5 Nd. În somnul scurt în care cad*, *am coşmaruri".*

Apoi se întâmplă momentul cheie care regenerează atmosfera, dinamizând-o. În prova babord, spărgând zidul de piclă trandafirie, densă şi parşivă, aud zgomotul puternic al unor motoare de avion încercate la sol. Sunt multimotoare. Sunt motoare cu reacţie. Urechea nu mă înşală. Urmăresc rulajul după zgomot. Oprirea la capătul pistei. Tragerea motoarelor în plin. Decolarea. Reducerea motoarelor după decolare. Nu poate fi decât aeroportul internaţional Istanbul. Iată, ca o confirmare, un turbojet uriaş, un „*Boeing*" patru motor, venind din Asia, se înscrie în sistemul de aterizare deasupra noastră. Controlez punctul estimat pe hartă. Este ora 09.35 şi ne aflăm la travers Yieşilkoy. La nordul acestui port se află unul din radiofarurile aeroportului. Vizibilitatea la câteva cabluri, presimt uscatul şi după hartă ştiu că în curând vom vedea insulele arhipelagului Prinkipo. Până la Istanbul mai sunt doar 8 mile marine. Vântul îşi respectă programul cu o perseverenţă vrednică de o cauză mai bună. Între 08.55 şi 11.35 calm plat în pâclă. Ne facem toaleta. Mă scald în albastrul greu al Mării Marmara. O ştiu, pentru ultima oară în acest voiaj. Lejer, schimb focul de drum cu genovezul 2. Vreau suprafaţă velică mare, să pot specula fiecare adiere.

Acum, când presimt sfârşitul periplului în Marmara, încerc regretul şi gustul amar al unui timp concentrat în peripeţie şi acţiune, care nu mi-a dat răgazul să înţeleg şi pătrund, să cobor în legendele şi miturile acestor locuri peste care s-a scurs o bună parte de istorie împletită pe două continente: Asia şi Europa, Mă scald încercând să-mi scot din trup osteneala leşioasă. Să mă spăl de coşmarul somnului măsurat în minute. Să uit bulbul negru al navei aceleia negre, venind spre noi între două jerbe fosforescente de spumă. Să-mi scot din pori umilinţa de victimă neajutorată, atunci când vântul cade şi rămân în calm plat fără să pot manevra; după ce am avut la dispoziţie, supusă la o simplă apăsare pe maneta de gaze, o herghelie de 1 350 C.P., capabilă să mă poarte de la sol în troposferă cu o mie de metri pe minut, sau măcar caii putere ai „Daciei 1300" E.I. Întreţinuţi impecabil de nea Vlad Giurgea, cu care feresc imprudenţele aşilor rurali ai volanului. Şoferii de duminică sau de Ilfov şi beţivanii de sâmbătă seara. Trecerea aceasta de la atotputernicia zeului motor, excluzând până şi participarea celor 12 C.P. ai „Veterok"-ului, la forţa discreţionară şi capriciile vântului, este de

fapt o schimbare fundamentală de concepţie, pe care nu vreau s-o accept.

Detest profund statutul de victimă. Comoditatea laşă, conformismul plângăreţ, slugărnicia rotunjită în temenele, ratarea înecată în produsele monopolului de stat asupra alcoolului…

Apa sărată de Marmara face bine la splină.

La 11.35 se ridică o boare de vânt. Longin tangonează genovezul 2. Navigăm, mai curând plutim uşor, ajutaţi de contracurentul de care-mi povestise comandantul Ghiţă Costache la plecare, ţinând velele în foarfecă. Deci, de notat, s-a stabilit vântul de sud. Este o excepţie şi ca orice excepţie merită să fie supravegheată. Urcăm spre Istanbul cu 3,9 Nd pe loch. Nu vedem încă la coastă din pricina pâclei. La 12.10 primul semn că am intrat în zona de agrement a megapolisului. Un papuc zburător sfâşie mătasea azurie a mării la două cabluri în babord. La 12.50 îmi confirm exactitudinea navigaţiei estimate. Insula Sivriada, insula de marmoră a pescăruşilor, se prezintă la întâlnire în prova tribord. Ar trebui să jubilez. Îmi cenzurez bucuria. Deocamdată vântul ne duce direct la gura Bosforului. Este un vânt nelalocul lui, care mă face să gândesc cutezător chiar la urcarea strâmtorii. Vânt de harem, perfid. Ne lasă net la ora 13.35. Mai avem 5 mile până la gura Bosforului şi obligatoriu, o rezervă solidă de nervi din oţel. Ştiu ce urmează. În consecinţă aştept vântul de nord-vest. Aici s-ar putea să fie de nord-est.

Oricum ar fi, asta înseamnă volte. Şi orice ar face, asta înseamnă să-mi găsesc un port cunoscut, în care să intru numai cu vele. Acest port trebuie să fie pe coasta europeană, în plin Istanbul, pentru a putea ajunge la Consulat sau la Agenţia Navrom, spre a găsi fie un mecanic de „Veterokfie o navă românească la remorca căreia să urcăm Bosforul. Portul va fi Kumkapî. îl cunoaştem. Răspunde tuturor întrebărilor mele. Iată şi vântul de nord-est. Puternic şi dominator. Venind de la Istanbul-Usküdari.

Longin scoate tangonul. Ţâşnim cu 5, 5 noduri. Pun prova pe coastă, la est de Bakârkoy. Se recunosc fabricile de la periferia Istanbulului. Identific fabrica de ciment de la Zeitinburnu, turnul Mermer şi în pâcla bântuită de vânt văd vechile periferii din vest ale Bizanţului şi Constantinopolului. Reconstitui Edikule-Kapisi. Cum va fi văzut cerul acesta Constantin Brâncoveanu? Sau ceilalţi voievozi atârnaţi în cârligele înfipte în coaste, înaintea decapitării? Sistemul de convingere al imperiilor dintotdeauna: teroarea. Cerul este decolorat.

Marea se acoperă de berbeci. Sunt traumatizat, mă încearcă o revoltă surdă, necruţătoare. Parcă aş fi asistat neputincios la martiriul Brâncovenilor şi aruncat pe velierul acesta minuscul aş încerca să restitui tardivul, inutilului. Volte după volte care macerează şcota genovezului.

La 15.05 vedem prin pâcla viorie minaretele Moscheii albastre şi ale Sfintei Sofii. Istanbulul vechi este acolo, în măreţia fascinantă a minaretelor şi a cupolelor, a istoriei şi a misterelor. Iată vapoarele dezafectate din rada Kumkapî. Iată caicele. Iată puzderia de bărci ale pescarilor de ocazie. Iată bărcile cu motor tăind rada în toate direcţiile. Ca să ajungem la Kumkapî este nevoie să urcăm spre Enimahalle, mult în golf, apoi prin volte scurte între cheu şi vapoarele din radă să dublăm portul pescăresc, până când cu vânt din tribord şi dinapoia traversului să putem intra la adăpost, păstrându-ne viteză pentru manevra de acostare.

Vântul are 6 – 7 metri pe secundă. Voltele sunt anevoioase şi zgârcite. Câştigăm câte un cablu muncind cu obstinaţie. Iată o barcă automobil cu un „*Johnson*" de 100 C.P. la pupa. Am ideea nefericită s-o chem, pentru a cere relaţii în legătură cu existenţa unui mecanic de motoare nautice la Kumkapî. Sunt doi bărbaţi şi o femeie tânără, cu părul vopsit tutuniu după moda istanbuleză.

Virează din viteză şi vin bord la bord, lucru absolut stupid pe berbecii afurisiţi care freacă bărcile şi proiectează pupa binevoitorilor în motorul nostru oropsit. Tinerii ne scriu numele celui mai O.K. mecanic şi câteva rânduri de recomandare. Sub privirile noastre pline de invidie, trag la sfoara de start şi motorul demarează vijelios.

Voltă după voltă cu spectacolul colorat de sâmbătă. Cheurile pline de plimbăreţi şi pescari, apa plină de bărci încărcate cu stavridari. Longin se însărcinează cu supravegherea lor spre a evita o coliziune. Dublăm o navă mixtă, burduşită de plimbăreţi, ne strecurăm printre bărci, manevrăm scurt şi energic, apoi o ultimă voltă în gura portului şi, tensionaţi de manevră, intrăm evitând lanţurile ancorelor, bărcile, caicele şi tot ce pluteşte în înghesuiala aceea de bazar nautic. Găsesc un loc gol la cheu, în prova unei prea frumoase nave albe, care poartă în carnea lemnului o cicatrice proaspătă şi nevindecată de pitură. De pe dunetă un om mă priveşte sumbru.

— Este proprietarul navei pe care-ai abordat-o, spune

Longin şi aruncă barbeta celor de pe cheu.

Sunt destins şi bucuros de reuşita manevrei. Sar pe dale, puţintel nesigur pe tălpi, omul a coborât şi el, îl iau de braţ şi fără să-i dau rând la vorbă îi mimez coliziunea, o arăt pe nevinovata şi pura „*Hai-Hui 2*", ameninţ cu pumnul, mă căinez, mă arăt pe mine însumi în chip de vinovat, omul surâde, îi strâng mâna, ne batem pe umeri ca nişte „captani" serioşi ce suntem şi abia după aceea realizez că Longin a legat iahtul la babale şi că de fapt am ajuns la Istanbul.

TEISTUL EPISOD „SCĂENI".

Duminică 20 iulie iahtul „*Hai-Hui 2*" este legat la cheul de vest al portului pescăresc Kumkapî şi echipajul lui habar nu are că este duminică. Caietul de cart şi Jurnalul de bord au notat conştiincios datele şi zilele, căutăm răbdurii şi cu toată evidenţa nu reuşim să stabilim dacă este sâmbătă, duminică sau luni. Oboseala. Longin îşi aduce aminte că are un „Mers al trenurilor" şi în acel „Merse: „un calendar. Suntem salvaţi. Este duminică toată ziua. Slabă nădejde să găsim pe cineva la Consulat sau la Agenţia Navrom. Am nevoie să mă bărbieresc, să mă spăl de sare şi oboseală, apoi să mă rup de viaţa portului pentru a determina punctul faţă de posibilităţile de manevră, banii disponibili şi resursele locale. Longin a aranjat iahtul, a pregătit micul dejun şi bântuie cheul să vadă pescarii întorşi din larg cu caicele pescadoare. Obiectivul principal al acestei etape de marş este urcarea Bosforului.

Cu velele, imposibil. Trafic dens, curent puternic, la cap Arnavutkioi atingând 4 noduri, vântul dominant de NE, adică din prova.

Rămân trei soluţii: motorul propriu, remorcajul unei nave româneşti, orice fel de alt remorcaj: din bunăvoinţă, plătit cu mijloacele bordului, adică până la 2/3 din valoare în bunătăţile de la cambuză, 1/3 în lirele pe care le mai avem asupra noastră şi benzina stoc intangibil pe care o evaluăm la valoarea de 2 700 lire, fără să ştim că de la trecerea noastră spre sud, preţul ei crescuse, după cum crescuseră până la dublu preţurile la transportul în comun; sau un remorcaj organizat de iaht-club „Moda". Primul obiectiv este motorul propriu. Odată pornit, cu motoristul la bord, l-am duce pe acela până la Buiukdere, unde să ne aştepte timpul necesar formalităţilor, să pornească din nou şi să-i plătim omului ziua de muncă şi transportul înapoi, până la suma de 2000 lire.

De la Büiükdere la Marea Neagră am ajunge repede, chiar dacă ar fi să rămânem în pană şi să recurgem la ajutorul velelor. Indiferent ce

altă soluţie am adopta este nevoie de un consult cu comandantul de cursă lungă Mirea şeful Agenţiei Navrom, care s-ar putea să aibă ştiri şi despre celelalte două iahturi româneşti „*El Constanţa*" şi „*Traian*". Poate am realiza la întoarcere, ceea ce n-am realizat la plecare, o navigaţie în formaţie de trei iahturi. Poate că Mache ar putea foarte uşor pune la punct motorul şi ne-am remorca reciproc până la ieşirea din Bosfor. Oricum va trebui să ajung la Consulat, să-l găsesc pe comandantul Mirea şi să gândim o soluţie.

Este o căldură de iad. Longin rămâne de vardie. Poartă pantalonaş scurt, celebri papuci de plajă şi când îl sâcâie soarele, cipiliga albă. Îşi va scrie ilustratele. N-am să întârzii. Istanbulul duminical îşi pierde farmecul datorat zeului atotputernic numit „comerţ", abandonându-se soldaţilor învoiţi şi negustorilor ambulanţi. Longin mă dorează cu mărunţiş pentru autobuz. Învinge greu tentaţia absurdă şi stupidă de a practica politica simţului. Adică de a mă camufla la bord, aşteptând ca providenţa să ne ia sub aripile ei ocrotitoare. Singura providenţă foarte activă suntem noi înşine. Îmi învinge şi sentimentul acela pudibond care-mi şopteşte că este duminică, oamenii sunt plecaţi în *week-end*, sau pur şi simplu. Se odihnesc, că dau buzna şi alte fineţuri de genul acesta, cu atât mai mult cu cât n-am găsit decât rar la oficialităţile noastre peste hotare amabilitatea măcar de circumstanţă, care să te degajeze din stânjeneală.

Urc pe cheu, căutând umbra firavă a unui platan prizărit. Vine târziu autobuzul 94. Pun 5 lire în puşculiţa şoferului care-mi arată degetele dreptei, răşchirate plastic. Deci, încă 5 lire. Bravo. Am păşit cu stângul şi nici măcar nu este marţi. Venit din largul răcoros mirosind a iod şi a aer saturat de oxigen, respir ca un peşte aruncat pe trotuar şi asud ca un sclav sub bici. Mi se umezeşte morga de skipper, de data asta fără pipă. Nimic nou la Istanbul în afara mulţimii duminicale, a maşinilor militare şi a abundenţei patrulelor cu degetul pe trăgace. Ore pedestru până în piaţa Taksâm, punctul de reper de unda găsesc imediat Consulatul. Uşa masivă, dată proaspăt cu lac, se întredeschide parcimonios după ce insist la sonerie. Am obiceiul militar de a judeca lucrurile şi din punctul de vedere al interlocutorului. Probabil atentatele şi terorismul au creat aici o anumită psihoză, dublând prudenţa, îmi declin calitatea, spun cine sunt, adaug că n-am gânduri rele şi până la urmă sunt primit în holul răcoros. Nu pot transmite în ţară ştiri despre croazieră. Telexul este defect. Un pahar cu apă? Mda! Mi se dă

circumspect un pahar cu apă. Telefon comandantului Mirea? Mda… Comandantul este plecat la plimbare cu copiii. Se reîntoarce peste un ceas. A nu! Nu se poate să aştept în holul răcoros. Să mă plimb un ceas şi să revin. Am senzaţia că sunt bănuit de intenţii asasine. Sau măcar subversive.

Ciudat mod de a primi cetăţeanul român ajuns sau neajuns la ananghie într-o ţară străină.

Ies în iadul de afară şi joc rol de turist prin forţa împrejurărilor. Admir grupul statuar dedicat lui Atatürk, generalilor şi oştenilor săi, în maniera grăitoare a secolului trecut, cartierul este al agenţiilor marilor companii aeriene, cu vitrinele transformate în minimuzee şocante, obiecte de artizanat fin, adevărate opere de artă, superbe fotografii în culori, peisaj, ori femei şi bărbaţi cu fizionomii reprezentative; al cafenelelor, artizanatului scump, preţios, al florăriilor exuberant tropicale, al *buillding*-urilor în oţel şi sticlă – radioteleviziunea-opera – cobor pe *Gümüşsuyu caddesi*, pe sub platani şi castani umbroşi. Patrulele cu berete albastre filează zidurile clădirilor şi ale gardurilor masive, ora de aşteptare trece lamentabil, apoi conversez cu comandantul Mirea. Va veni mâine la iaht cu un mecanic. Nici celorlalte două iahturi nu le merg motoarele… Vor urca Dardanelele la remorca unei nave româneşti fac pare că sunt la Çanakkale. Mulţumesc pentru ospitalitatea câtă a fost şi hotărăsc să folosesc mijloacele de transport în comun. Hotărâre cel puţin hazardată. Fiind duminică nu circulă decât jumătate din parcul de autovehicule. Drept pentru care aştept alt ceas în staţia de troleibuze, sub indicatorul „Topkapî". Troleibuzul care se arată este cvasideşert.

Coborârea spre podul Atatürk pe stradele abrupte şi înguste este un record în materie de conducere. Urcăm bulevardul Atatürk şi, spre surprinderea mea, în loc să virăm la stânga pe *Sehzadebaşi caddesi*, ţinem bulevardul până întretaie *Ordu caddesi* şi de aici pe *Millet caddesi* punem prova pe nord-vest, adică exact în direcţia opusă celei sperate. Cum am plătit 10 lire, mă împac la gândul că plimbarea asta prelungită acoperă măcar parţial preţul pipărat al transportului. Intrăm într-un labirint dominat de ruinele zidului bizantin şi-mi dau seama că mă aflu în partea opusă palatului Topkapî, şi anume la poarta
Topkapî, vechea *Porta Romanus*, practicată în zidul de apărare al vechiului Constantinopole.

Cobor direct într-un bâlci uriaş, plin de praf, dominat de rumoarea mulţimilor venite să vândă, să cumpere şi să se distreze. De

jos din asfaltul străzii, până sus pe ruinele venerabile sunt îndesate corturile şi tarabele neguţătorilor. Ale celor cu tragere la semn. Cadâne şi ieniceri, cămile şi elefanţi, călăi care decapitează, îmblânzitori de şerpi, totul pus în mişcare de glonţul armei cu aer comprimat. Ale negustorilor de veselă şi oale, de ceainice şi ciubuce, ale sutelor de neguţători de încălţăminte, blugi, haine şi pardesie, cravate având pictate femei goale sau jucători de fotbal, plăpumi şi aşternuturi, saltele (mărgele, barişuri, mătăsuri, iminei, trec negustori de bragă şi simigii, maşinile urcă pe trotuare să ferească autocarele, un târg al Moşilor unde se întâlnesc meşteşugarii, produsele industriei de larg consum, fierarii şi marochinerii, breslaşii care vin din tată-n fiu la acest târg probabil duminical, onorându-şi meşteşugul la superlativ. Văd ceramică cu desen fin, în culori pastelate, văd vase de cult din aramă, văd mii de panere lucrate meticulos, pline de fantezie, văd pogoane de mătăsuri colorate şi ameţit de strigătele tarabagiilor, ghiontit, plin de praf, asudat, mă rup de bâlci pentru a-i oferi lui Longin o după-amiază Istanbuleză.

De data asta iau autobuzul pentru Aya Sofia, fac rondul de rigoare: Moscheea albastră, de fapt geamia Sultanahmet hipodrom (Akmeydanii) sau Piaţa cailor, adică parcul, de pe locul fostului hipodrom bizantin, Sfânta Sofia, splendida şi plină de reverie nostalgică fântână Ahmet III, cobor la poştă, pun ilustratele la gară şi cu autobuzul ajung la Kumkapî. Îi povestesc lui Longin isprăvile zilei şi-l îndemn să profite de timpul liber.

Iahtul este oglindă, totul aranjat, bravul meu coechipier n-a trândăvât o clipă. Mâncăm supă, carne în suc de roşii pe un munte de pilaf, deci suntem în acord cu gustul locului şi ronţăim ultimele cornuleţe umplute. Longin se poartă ca o gazdă prevenitoare şi atunci când nu-i ceri să ţină iahtul cu prova în vânt este un om fermecător.

La masă îmi etalează teoria centurii de siguranţă, de fapt un ham cu un ştiu câte catarame, incomod la harnaşat şi purtat. Dacă el cade peste bord, nicio problemă. Skipperul face manevra de om la apă şi-l recuperează. Dacă skipperul are fantezia nefericită să cadă peste bord. Longin nu-l poate recupera. Atunci şi skipperul şi doctorul sunt pierduţi. Deci grija lui nu este atât de altruistă cât am crezut-o eu. Să iau aminte şi să-mi pun centura. Este onest s-o fac. Cu chiu cu vai se hotărăşte să plece în oraş. Rămân să-mi pun la punct notele şi să fac o sinteză a ceea ce cred că este esenţial din punct de vedere iahting în Marea Marmara pe care-o găsesc ideală pentru turismul nautic.

Turcii au construit porturi excelent adăpostite, cu adâncimi suficiente, mai ales pentru traficul dens al caicelor. Cele două arhipelaguri: Prinkipo şi Marmara întrunesc pitorescul, specificul şi comoditatea, cărora li se adaugă ospitalitatea şi bunăvoinţa. Autorităţile sunt culante, apa se găseşte la fântânile arteziene, piaţa este în general bine aprovizionată. Vântul de NE dominant şi cvasicotidian în perioada de iahting. Coasta anatoliană, de o frumuseţe sălbatică. *Propontida*, *Marmara Denizi*, *sea of Marmara* – confluenţă de istorie de la care se revendică o bună parte din civilizaţia greacă şi otomană, poartă râvnită de marile puteri, loc legat de istoria Ţărilor Româneşti, lume contemporană şi în acelaşi timp străveche, cu pâcle dense şi greenuri, cu sate albe, pescăreşti, izolate în golfuri idilice, cu delfini leneşi şi aici, cu Istanbul şi cu pescari care dijmuiesc greu bancurile de scrumbii şi stavrizi urcătoare spre Pontul Euxin. Duminică de iulie în portul istanbulez de pescari Kumkapî.

Luni 21 iulie. Azi-noapte au plecat la pescuit caicelepescadoare. Ţipete, manevre, valuri care ne-au bătut de cheu. Este ora 6.30 şi caicele se întorc din larg. Unul din ele ne presează binişor şi zgârie tribordul. Din nou ţipete pe punţi, alergătură, pescarii poartă costume de protecţie ude, pline de solzi, punţile sunt ude şi pline de solzi, miroase intens a peşte şi a gudron, plasele de pescuit sunt de-a valma pe punţi, se văd lucind solzii albăstrii ai scrumbiilor şi cei argintii ai stavrizilor, apar beneficiarii, aşa cum apar pretutindeni acolo unde se desfăşoară o activitate laborioasă. Autocamioane solide. Şalupe pântecoase.

Prizăriţi, jigăriţi, flenduriţi, bătrânii săraci cu pungile lor ponosite de nylon, aşteptând resemnaţi să se scoată plasele pe cheu, să se scuture şi plieze pentru pescuitul de astă noapte. Poate vor reuşi să adune câţiva peşti înainte de a fi alungaţi. Mă fascinează repeziciunea cu care unul din pescarii mai vârstnici ţese năvodul rupt. Asistăm la ritualul cotidian, predarea lăzilor cu peşte, plierea năvodului agăţat de vinci, spălarea punţilor, pregătirea peştelui pentru hrana zilnică. Soarele scaldă minaretele într-o apă sângerie. Metropola îşi trimite spre noi primul val de asalt al decibelilor. Este fascinant să poţi opera disocieri pe microentităţi sociale, aşa cum o poţi face dintr-o perspectivă neutră, cum o avem noi la „*Hai-Hui 2*”. Viaţa caicelor-cargou, a caicelor-pescador, a atelierului de reparaţii, a cargourilor fără lucru, triste şi murdare, a vânzătorilor ambulanţi, a misiţilor şi angrosiştilor, apoi ritmurile asincrone, rapide ale celor pentru care secunda înseamnă

câştig sau pierdere, de o lentoare infinită la cei care nu mai au nimic de pierdut şi aproape nimic de câştigat, totul pe fundalul oraşului tentacular stăpânit de comerţ şi bănci. Pe cheu stopează un autoturism. Comandantul Mirea se ţine de cuvânt. Aduce la bord un motorist turc, care foarte curând îşi declină competenţa. Rămâne o singură soluţie. Să mergem la Agenţie, să vedem ce navă românească trece astăzi spre Constanţa şi prin radio să stabilim modalitatea de a fi remorcaţi până la ieşirea în Marea Neagră. Longin rămâne la bord să mediteze asupra celor văzute ieri la Istanbul. Plec cu comandantul la Agenţie. Este un examen de virtuozitate să şofezi în acest oraş unde viteza şi imaginaţia depăşesc cu mult conţinutul regulilor de circulaţie auto, egalând culanţa şi indiferenţa agenţilor semănaţi temerar în mijlocul fluxului dens al mijloacelor de transport de toate felurile, de la cotigă la superautomobil.

Este o plăcere să filezi faleza de la Kumkapî până la Topkapî, apoi să treci Cornul de Aur pe podul Galata şi să ajungi în zona portului de pasageri, văzând cum se rezolvă rapid o parcare într-un loc unde şi o bicicletă ar pune probleme.

Comodă, luminoasă, Agenţia Navrom devine operativă. Comandantul Mirea vorbeşte englezeşte, vorbeşte turceşte, personalul este rapid, patronul simpatic şi în câteva minute aflăm că în jurul orei 16.00 va sosi să ia pilotul, nava „*Scăeni*". Comandantul Mirea se însărcinează să-i comunice faptul că vom patrula în zona de unde va lua pilotul spre a ne arunca o remorcă. Totul este atât de limpede, de simplu, de impresionant operativ, aparatura tehnică de radio comunicaţii atât de lucioasă, încât mă simt invadat de optimism. Comandantul se pune în situaţia mea şi marinăreşte îmi oferă încă două soluţii de rezervă: să aştept sosirea celorlalte două iahturi şi să organizam fie un remorcaj în trei, fie să montăm pe unul din iahturi un motor de 40 C.P. – un „Yamaha", care să ne autoremorce. Cum întrevăd posibilitatea ca sâmbătă 26 iulie să-mi întâlnesc promoţia dacă „*Scăeni*" ne ia la remorcă, optez pentru această variantă. Amabil, comandantul Mirea mă conduce la Kumkapî cu maşina. Stabilim să ies din port la orele 12,00, ca de la orele 15.00 să patrulez în zona unde vin pilotinele, situată la sud de marele dig care închide bazinul Vămii pe coasta anatoliană.

Năvălesc pe punte plin de entuziasm. Vom trăi o experienţă nouă. Că *Hai-Hui 2*" se comportă excelent la remorcaj am văzut-o după eşuajul de la Cap Karakova. Nu cred că Bosforul va fi urcat cu viteză mai mare de 10 noduri, ceea ce convine iahtului şi skipperului. Ne pregătim de

drum. Echipajul nostru de doi este şi operativ şi eficient, nu rareori comic. În zona spiritualului şi a deciziei Longin este profund dilematic. La el ziua începe printr-o îndoială metafizică cu atât mai adâncă şi disperată cu cât vântul se apropie de alura „vânt strâns de bulină". Skipperul este torturat de nevoia certitudinilor. Din această zonă a psihologiilor, poziţie deosebită în morfologie. Longin foloseşte conjuncţia condiţională

„Dacă", cu negaţia „nu". „Dacă nu vine, dacă nu bate, dacă nu vrea, dacă nu etcetera". Skipperul foloseşte curent o expresie cu două verbe la gerunziu „Văzând şi făcând", aşa că la ora 12.10 se dă mola şi ieşim cu vele din portul Kumkapî având pe loch 1 604 mile marine. Barometrul 760. Viteza dincolo de ecranul colinei, 6 noduri. Este o zi splendidă. O zi de iahting într-un peisaj mirific pe ochiul de apă înspumată care desparte Europa de Asia Mică, într-o aglomeraţie de nave locale, dominată la intervale mici de coloşii oceanici.

Planul de manevră prevede urcarea în volte la geamandura luminoasă care balisează epava petrolierului nostru la intrarea în Bosfor unde, fie că ne legăm, fie că patrulăm, vom aştepta nava „*Scăeni*" şi întâlnirea ei cu pilotina. Navigam cu vânt de la travers. Avem în babord una din cele şapte coline ale Istanbulului, cu Sfânta Sofia şi Moscheea albastră, Bosforul, Turnul lui Leandru şi, în fundal, Galata. În tribord, arhipelagul Prinkipo şi Propontida. În prova, golful Moda din Asia Mică şi oraşele satelit, începând cu Uskütari. Curentul puternic şi vântul de la travers ne dau derivă mare; dar corectând-o din vreme ajungem la înălţimea epavei petrolierului „*Independenţa*" spre orele 15.

Fixez velele şi trec comanda lui Longin. Mă duc la prova să pun la post barbeta de remorcaj. O amarez la baba şi la cele două urechi ale piesei prova, astfel încât efortul de tracţiune să nu acţioneze într-un singur punct. Sunt mulţumit de alura pe care o ţine Longin şi la fel de mulţumit de modul cum am legat barbeta groasă, din parâmă sintetică. Când revin în cockpit, stupoare. Suntem foarte aproape de arhipelag. „*Independenţa*" abia se vede, ora este 15.20 şi posibilitatea de a scăpa întâlnirea cu „*Scăeni*", iminentă. Curentul îşi făcuse datoria. Cu toată alura noastră savantă ne scursese în Marmara, mai bine de o milă. Ştiu că navigăm în ramura lui anatoliană şi încerc prin volte să recâştig această milă afurisită. Fie că execut volte lungi, fie că le fac scurte, rezultatul este acelaşi. Reperele de la uscat îmi spun că, inexorabil, mă apropii de insule.

Longin mă vede cu fitilul aprins şi o şterge englezeşte în cabină să-şi facă somnul de după amiază. Mai târziu mi-a mărturisit perfid, că a ascultat cu deliciu cea mai pitorească vorbire folclorică, venită de la cel care:

> *„se oripila când îmi scăpa uneori vreo expresie din jargonul studenţesc, împrumutat de la Manuela*.

Atunci făceam o mutră lungă, plină de lehamite, bordul unui iaht este locul de întâlnire al unor gentleman! ţinuta limbajului curent şi a îmbrăcăminţii este de rigoare; acum sper să sperii stihiile cu magia folclorului carpato-danubian, nu reuşesc, în schimb îmi aduc aminte că la prima călătorie am urcat uşor această porţiune blestemată, într-un contracurent de pe lângă coasta anatoliană. Drept pentru care facem volta (Longin a sesizat momentul psihologic când trebuia să apară) şi punem prova pe golful Moda. Acele ceasornicului au înnebunit… Balize, le dublăm şi iată vizibil linia de demarcaţie dintre curent şi contracurent. Vântul se menţine şi după obiceiul lui cotidian are tendinţa să se întărească. Cu fiecare voltă urcăm vizibil. Lăsăm în tribord golful Moda, Kadiköy, golful şi cheurile de la Haydarpaşa, staţia terminus a liniile ferate anatoliene, de unde garniturile sunt ambarcate pe ferry şi printr-o manevră largă dublăm epava petrolierului „*Independenţa*”. Suntem la locul de întâlnire cu 30 de minute înaintea orei fixate. Răsuflu uşurat.

Tăblăria epavei calcinată şi torsionată, smulsă sălbatic din încastrări, martirizată de explozii şi incendii, mormânt pentru echipaj, îmi face rău. Am văzut epave de avioane, triste rămăşiţe ale aerodinamicei, investite cu duhul înălţimilor de cei care le pilotaseră. Am văzut şi mai tristele rămăşiţe ale piloţilor. Acolo lucrurile aveau durata exploziei. Aici masa enormă de fier neînsufleţit cu punţile la doi metri deasupra apelor se agaţă cu disperare de amintire, dăinuind într-un timp şi într-un spaţiu care nu-i este mormânt de ape, aşa cum, îndeobşte se întâmplă la larg.

Păstrăm reculeşi tăcerea solemnă, plină de pietate, datorată marinarilor morţi la posturile lor.

Apoi „*Scăeni*” nu vine la întâlnire.

Am brusc impresia că a trecut înainte de sosirea noastră. Folosim vântul şi la adăpost, în contracurent, tăiem temerar provele navelor pe

care le urmărim de cum îşi arată castelele la orizont. Ne lipseşte acut un radiotelefon. Începem să ne aclimatizăm vieţii din această porţiune limitată de apă, cuprinsă între malul european şi anatolian al intrării în Bosfor. Urmărim atenţi drumul navelor până în apropiere, clipa când apare pilotina, manevra acesteia, marşul ei cu babordul proptit în tribordul navei, urcarea pilotului, desprinderea pilotinei de nava care-şi turează maşinile şi graţia cu care aceasta se angajează în strâmtoare virând în amonte. Urmărim şi participăm. De cum vedem nava la o milă în aval facem volta spre coastă. Când pleacă pilotina din port Harem suntem în largul strâmtorii. Ori tăiem prova navei, citindu-i numele; ori o dublăm cu acelaşi scop. Cunosc şi recunosc de departe navele româneşti. După formă, pitură, dispunerea castelului, semnele Navromului de la coş.

Mă induce în eroare un mineralier grec peste care dăm buzna şi la ora 17 vedem din ce în ce mai limpede silueta unei nave româneşti. Volta. Îi cădem în prova. Este petrolierul „*Dacia*" care târăşte o parâmă la pupa. Ura. Probabil „*Scăeni*" a trecut şi ne remorcă „*Dacia*". Semne frenetice de la noi. Cineva de pe comandă ne răspunde evaziv. Piiotina 19 neagră, botoasă ca un guvid, burduşită de anvelope face manevra. „*Dacia*" urcă Bosforul. Rămânem. Cu disperarea dându-ne târcoale. Începe să însereze. Ce vom face la noapte? Unde acostăm? Dacă vântul cade? Intră în joc morfologia doctorului, transmisă skipperului. „Văzând şi făcând" înseamnă în cel mai rău caz o legare la geamandura epavei, ca mâine în zori să aţinem calea navelor româneşti.

De ce mă cramponez în acest monopol al pavilionului naţional n-o ştiu. Probabil că orice altă navă, cerându-i ajutorul, ne-ar fi remorcat. La 17.20 fac o schimbare de bord şi scap şcota focului care se smulge şi din raiul babord, biciuind sălbatic aerul. Focul se încolăceşte pe strai în partea superioară a acestuia, făcându-se balon. Bate, flutură, ne face mizerie. Longin se duce repede la prova. Trebuie să ţin iahtul în vânt şi curent, să supraveghez circulaţia şi să-i ofer lui Longin poziţie de lucru. Singurul lucru care ne lipseşte este să apară „*Scăeni*". Şcota se încurcă, Longin o prinde şi, neavând altă soluţie să mi-o paseze, le inversează. Focul s-a încolăcit cum ştie el s-o facă, atunci când vrea să te sature de iahting. Funga încalecă straiul şi Longin nu poate nici să-l descurce, nici să-l coboare. Iată Pilotina 19. Strig şi le fac semne. Virează şi stopează în vânt. Jucăm pe valuri. Strig din nou: „*Scăeni*". Habar n-au. Ne fac semn că ne iau la remorcă, îmi arată radiotelefonul din cabină. Nu ne

înţelegem decât parţial. Îmi face impresia că vorbesc cu „*Pilotajul*” şi acesta le dă relaţii despre „*Scăeni*” pentru că cer parâmă asigurându-mă într-un fel că pe noi ne căutau.

Din clipa când consimt să dau parâma pentru remorcaj, începe calvarul. Un iaht cu vele rămâne ceea ce este, atâta vreme cât nu intervine nimic din afară şi mai ales brutalitatea mecanică a navelor cu motoare puternice.

Verific pe pielea mea, groaza skipperilor de veliere de a cere ajutor navelor în mare. Longin dă barbeta care se agaţă în lanţul uneia din anvelope. Spre a o elibera cei de pe Pilotina 19, în echilibru precar pe hula puternică, trag iahtul bord în bord. Balconul prova se agaţă la rândul lui de acelaşi lanţ. La o cădere pe val, o parte din tălpile balconului sunt smulse din şuruburi, Balconul se îndoaie.

Îmi vine să urlu. Mă duc la prova. Inutil. „Captan”-ul îmi spune că mă duce la „Pilotaj” pentru a vorbi la radiotelefon cu agentul. Longin mă întreabă dacă lăsăm velele. Nu este timp de manevră. Trebuie să stau la eche. Mi-e frică să nu-l lovească ghiul în remorcajul brutal şi cu viteză. Longin încearcă să blocheze eu trupul bătaia nebună a focului. Eu ţin ghiul la mijloc. Longin se loveşte crunt în ancoră. Piciorul îi sângerează.

Blestem ideea cretină a remorcajului care ne umileşte şi brutalizează şi care, probabil, ne va secătui financiar, după ceva termina de smuls accesoriile bordului. Intrăm val vârtej în portul Harem la sudul oraşului Üsküdari, pilotina stăpână pe un stop spectaculos cu motorul, noi într-o viteză inerţială gata să ne transforme în ţăndări la impactul cu cheul. Fac semne disperate să se moleze remorca, sunt recepţionat şi pe un arc de cerc larg acostăm precar la un ponton înalt din beton, dublat spre apă de stâlpi din lemn prinşi cu buloane ieşite în afară, scoabe şi cuie. O pacoste întreagă menită să rupă, să zgârie, să percuteze. Fixăm baloanele, aruncăm parâmele unor curioşi şi mă caţăr penibil pe nişte anvelope puse la înălţimea unui bordaj de *ferry-boat*, pentru a amara iahtul, urmat de Longin. După ce terminăm, Longin coboară la bord pentru o operaţie stupidă. Baloanele de acostare nu pot proteja bordul decât atunci când sunt presate de grinzi. Când valurile stârnite de trecerea navelor, de intrarea şi ieşirea pilotinelor schimbă poziţia iahtului, baloanele cad între „grinzi şi buloanele pot deveni pericole de moarte. Rolul lui Longin este să împingă iahtul, de câte ori valurile îl izbeşte de grinzi.

Mă duc la „Pilotaj” pentru a mă lămuri, în vreme ce un marinar de

la „*Pilot 19*” vine să ne ceară o sticlă de whisky. Bravo. Am început bine. Îi cer scule spre a repara balconul. Este nemulţumit că nu mă execut. Puteam, intra în Port Harem numai cu velele, cu iahtul neatins, remorcajul brutal m-a tensionat, whisky nu am la bord şi insistenţa insului mă enervează. Nu mai ştiu nici măcar limbajul meu universal, aşa că plec la „Pilotaj”, lăsându-l să se descurce cu Longin. Aici sunt o groază de funcţionari, care cu pistoale şi în uniformă, care civili, o sală a piloţilor de unde sunt îndreptat la etaj şi acolo găsesc un tip roşcovan, pistruiat şi binevoitor, toată lumea ştie engleza, nimeni nu cunoaşte franceza, până la urmă oamenii se aglomerează spre spaima mea, serviciile diversificându-se astfel încât fiecare membru al comunităţii de serviciu să aspire la o mică atenţie.

Unde eşti, Gelibolu? Unde eşti atotputernice şi universal factotum Yakup Aksoy? Cineva caută în registru numărul de telefon al Agenţiei, altcineva telefonează, altcineva caută în registrul de pilotaj dacă nava „*Scăeni*” a trecut sau nu şi la ce oră este anunţată. Oricum, am stabilit un contact. Oricum voi şti ce este de făcut în următoarele ore. Oricum vin în contact direct cu locul de baştină al bacşişului, cu una din mentalităţile megapolisului de pe malul Bosforului, reactivându-mi pe loc ştiinţa milenară de a mă proteja de această avalanşă de obligaţii create în lanţ. îl căptuşesc în gând pe inginerul-motorist cu toate epitetele ornante la îndemâna unui bun cunoscător ai limbii române, motorul are o chichiţă stupid de simplă, rezolvabilă pe loc, care, remediată, ne-ar fi scutit de calvarul abia conturat şi asigurat că voi fi ţinut la curent cu evoluţia navei „*Scăeni*”, mă întorc la bord, schimbându-l pe Longin „în munca de prevenirea abordajului la cheu”.

Sunt oameni binevoitori care îmi spun că pe acest loc va înnopta *ferry-boa*t-ul care tocmai acostează de partea cealaltă a cheului. Înveselitor. Făcându-mi punctul în spaţiul operaţional, constat cu amărăciune că este destul de precar. În partea opusă a bazinului sunt scufundate două nave. Aflăm că se ocupau cu contrabanda, că n-au răspuns la somaţia vedetelor grănicereşti, că marfa a fost confiscată, echipajele întemniţate şi ele scufundate cu lovituri de tun. Navigau sub pavilion panamez, de complezenţă. Dincolo de acel dig este un alt bazin, unde se află câteva barje. Cheul din fundul acvatoriului protejează şalupe de toate sorturile, sus se află un şantier, apoi o piaţă-parcaj, un local, pontonul unde aşteaptă echipajele pilotinelor, un debarcader pentru şalupele de pasageri, pe braţul acesta al digului clădirea

modernă a „Pilotajului” şi debarcaderul *ferry-boat-ului*, dincolo de cheu un ancoraj pentru cargouri. Pe înălţimea unei coline abrupte, fosta cazarmă a ienicerilor „Selimiyeo clădire enormă, galbenă, în patrulater, cu turnuri ascuţite la fiecare colţ, putând să adăpostească câteva mii de soldaţi.

Punctul la bord mai puţin pitoresc. Lucrăm să repunem balconul în dreptul lui de a-şi folosi tălpile. Nu reuşim. De sus ne pisează cel cu băutura. îl ignor. Îmi dau seama rapid că toată lumea, atât la „Pilotaj”, cât şi la bordul pilotinelor lucrează în ture şi că, dacă fiecare tură îşi face aprovizionarea de la „*Hai-Hui 2*”, rămânem precum Ţările Româneşti în vremea fanarioţilor.

Cum promisiunea este promisiune şi în Port Harem, Longin pleacă în căutarea călcătorului de Coran spre a-i da votcă. Ultima sticlă. Bag de seamă că cei din turnul „Pilotajului” au văzut când Longin a debarcat cu recipientul.

Se prezintă un reprezentant care ne atrage atenţia că iese din tură; dar că ne-a recomandat schimbului care se va ocupa de noi. „*Scăeni*” este anunţat spre orele 23.00. Am bănuiala că pehlivanul a ştiut-o de la început. Prezenţa lui este semnificativă. Longin uşurează cambuza eu două cutii de ness.

Cade întunericul.

Văzut de peste Bosfor, Istanbulul pare un oraş din „O mie şi una de nopţi”. De la noi spre coasta europeană este o pânză de apă neagră, brăzdată de siaje, care reflectă milionimea de lumini a celor două continente într-un joc straniu de refracţii, ca şi când pe fundul strâmtorii ar arde puzderie de vetre cu jărăgai care la rândul lor şi-ar reflecta lumina roşie în altă puzderie de rubine uriaşe, plutind neverosimil între ape şi din aceste focare sângerii lumina tremurătoare ar percuta faţa interioară a oglinzii Bosforului, reverberându-se din miliardele de faţete ale acesteia într-un joc mirific, de basm oriental. Peste această suprafaţă umbroasă electrocutată de jocul fascinant al culorilor stinse, alunecă în toate sensurile conturele şi punţile iluminate ale navelor de pasageri, luminile de dram ale şalupelor şi caicelor, ale barjelor şi cargourilor.

În planul doi se vede intrarea în Cornul de aur şi farurile automobilelor, ori stopurile lor, subliniind faleza mai jos decât lampadarele cu neon albăstriu. Urmează o pată de întuneric, deasupra căreia se decupează din cerul înstelat minaretele şi cupolele Sfintei Sofii

şi ale Moscheii albastre, tighelite cu becuri multicolore, plutind în lumina de amurg a proiectoarelor. Totul pe cortina reclamelor şi a lampadarelor oraşului, o pastă fosforescentă deversată în cer, conţinând o infinitate de planuri eşalonate în adâncimea din ce în ce mai opacă a fundalului, zeci de cortine succesive alunecând din griuri argintii spre griuri opace şi negru de smoală. Tot acest peisaj feeric, sfâşiat de mugetul sirenelor, ori ecranat de silueta silenţioasă a unei nave uriaşe trecând fantomatic în aval, ori străbătut vag de izbucnirea unui tonomat, apoi din stele cade o brumă cosmică şi noi ne echipăm pentru cartul umed al remorcajului de noapte. Iată „*Pilot 19*" se prezintă să ne ia la remorcă. Manevra este dură şi brutală. Le dăm parâma de remorcaj. Timonierul demarează ca la curse. Ieşim din acvatoriu gata să încălecăm pupa pilotinei care face slalom brutal, reduce şi pune motorul fără să ţină cont de inerţia noastră. Pericolul abordajului este iminent.

Îl trec pe Longin la eche, rugându-l să ţină iahtul în tribordul pilotinei şi mă preling la prova să apăr iahtul de coliziune, să primesc bandula şi să leg remorca. După ce filează două nave tatonându-le, pilotina face un rondou şi se apropie în tribordul unei nave gri, pe care o recunosc cu o explozie de bucurie intempestivă.

Este „*Scăeni*".

Nava în care ne-am pus toate speranţele. Se produce un scurtcircuit paralizant, între imaginile rulate pe retină şi fluxul eruptiv al bucuriei care sparge îndoielile, teama de a nu rămâne sechestrat la Port Harem, de a nu fi decavat, de a pierde timpul inutil. „*Scăeni*" bucolic şi familial, cu flori puse în cutii de conserve sau ghivece în hublourile de la cabinele echipajului, cu forma cunoscută a castelului, devine prin apropierea pilotinei un gigant de oţel gata să ne facă ţăndări.

Longin se comportă excelent, Ţine iahtul paralel cu bordul lui „*Scăeni*", văzut de la noi, de o înălţime zdrobitoare. S-a comunicat cererea de remorcaj prin agent şi pilotină. Pilotina acostează.

Aud vorbindu-se românește. Un spasm al inimii. În sfârşit. Într-un fel suntem acasă. „*Scăeni*", aripa ocrotitoare, forte, a patriei. Strig spre punţile înalte, văzute de mine, sub stele.

— Sunt iahtul românesc „*Hai-Hui* 2", în dificultate de manevră, vă rog daţi-mi o parâmă şi remorcaţi-mă până la ieşirea din Bosfor.

Tropote pe punte. Văd câteva capete plecate spre noi, apoi o voce metalizată prin porta-vocea electrică:

— Atenţie, batem bandula.

Am precauţia instantanee de a mă retrage pe cabină, între sarturi. Aud vâjâitul bandulei şi pocnetul loviturii la puntea prova, cu o exactitate care mă umple de încântare şi mândrie. Bravo, marinar. O prind. De sus mi se strigă;

— Mola. Pilotina ţine bord în bord cu „*Scăeni*". Apa fierbe în jurul nostru. Molez şi parâma grea coborâtă din pupa lui „*Scăeni*" începe să vină la mine. Nu-mi închipuiam că mă va obliga la o muncă de ocnaş. Simt parâma venind şi parcă mă dopez cu un stimulent de reacţie fulgerătoare. Trebuie să leg parâma la parâma noastră de remorcaj, înainte ca pilotina să ne lase în seama lui „*Scăeni*".

Cele trei nave urcă Bosforul în trinom. Longin veghează să nu atingă bordul cargoului cu cruceta. Parâma este udă şi murdară de gudronul apelor portuare. Trag ca la edec. Dintr-odată o altă voce, autoritară, care reia interogatoriul. Cine suntem şi ce vrem?

— Sunt scriitorul Radu Theodoru, motorul iahtului nu funcţionează. Suntem într-o situaţie mai mult decât dificilă şi vă rugăm să ne remorcaţi până la ieşirea din Bosfor.

Vocea:

— Nu sunt de acord. Marea este agitată. Curentul puternic. Pe întuneric este periculos… Cine răspunde dacă se întâmplă ceva?

— De viaţa noastră răspund eu!

Realizez fulgerător felul cum tipul de la etajul trei al turnului său metalic ne umileşte. Abia facem o pată de umbră pe apă. El vorbeşte normal în porta-voce, eu ţip din fundul bojocilor, abia ţinându-mi echilibrul pe puntea îngustă, fără balcon, săltată de siajele navei şi pilotinei, trăgând de parâma grea; el are la dispoziţie motoare puternice, specialişti, confort, echipaj, aparatură de ultimă oră, noi stăm ca doi oropsiţi pe o coajă de nucă, vina nu este nici a lui, nici a noastră, nu asta se discută, se discută raportul uman, marinăresc şi compatriot. Se pare că numele meu l-a iritat.

— De tot ce se întâmplă la nava mea răspund eu, zice porta-vocea.

— Tovarăşe comandant, nu puteţi lăsa un iaht românesc în dificultate printre străini. Abia încercăm să facem iahting. Să ieşim în lume.

Porta-vocea:

— Ascultaţi-mă pe mine… Este riscant. Nu-mi asum răspunderea. Cunosc marea.

— Vă garantez, Nu se va întâmpla nimic.

— Fila parâma! Nu se poate!

Pauză de sens. Apoi ironia din porta-voce:

— Nu-mi pot permite să lipsesc literatura română de un scriitor valoros. Fila! Aşteptaţi până mâine. Vorbesc cu agentul să vă remorce altă navă românească.

— În orice caz vă mulţumim de grijă, îi spun, mi-e scârbă şi ştiu că m-a confundat cu un confrate care n-a prea menajat categoria în care cel de sus s-a autoînscris cu suficienţa unei răzbunări cel puţin, stupide şi, oricum, lipsită de glorie.

Arunc parâma în Bosfor. Sunt îngrozitor de obosit .Pilotina se îndepărtează de navă… *Scăeni*" urcă Bosforul liber de orice răspundere în plus. Trec la eche. „Captan"-ul de la *Pilot 19* se arată şi nervos şi grăbit.

— Nimic din toate astea nu s-ar fi întâmplat, dacă echipajul rămânea la post, îl moralizez pe bietul Longin şi aş vrea ca sărutul dat dezertorilor să-i facă cel puţin crampe. Toată feeria nopţii pe Bosfor se face cioburi.

PURGATORIUL, SAU ESCALA FORTUITA LA PORT-HAREM

Stau la eche urmărind cum se produce vizibil o disociere a eului, ca şi când un aparat inventat de mine într-o carte de anticipaţie: „cinemafotosensul", ar capta imagini clare ale acestei partajări interioare, transmiţându-mi-le pe retina deopotrivă captatoare a imaginii realităţii căreia îi aparţine „*Hai-Hui 2*". Imperfecţiunea comunicării prin scris, a transmiterii semnelor de la un emiţător inconfundabil, cu o lungime de undă unică şi nerepetabilă, constă în servitutea succesiunilor prin care se construieşte întregul şi sugestiile acestuia. Servitută a succesiunilor căreia i se adaugă servituţi adiacente: puţinătatea cuvintelor pluripotente, oboseala milenară a semnelor emoţionale, imposibilitatea realizării unităţii unei imagini altfel decât prin însumare de părţi, imposibilitatea de a transmite un semn multifuncţional care să însumeze culoarea, sunetul, volumul, spaţialitatea, forma, gustul şi mirosul; deci rob al succesiunilor în emiterea complexităţii unitare a acelui moment la eche, mă sufoc în mine şi în fastul opulent al nopţii pe Bosfor.

Sub aparenta tăcere glacială a skipperului se operează ruperea de condiţia subalternă pe care acesta o acceptase, crezând cu o naivitate

stupidă în solidaritatea compatrioţilor, neglijând una din ideile fundamentale ale iahtingului de croazieră: în orice situaţie contează numai pe tine însuţi. Mai mult decât atât, ca niciodată în viaţă, skipperul acceptase să joace rolul stupid al jumulitului într-o piesuliţă mercantilă regizată nu prea abil de oameni ai ciupelii mărunte, iar pe de altă parte rol de petiţionar sub bordul trufaş al marilor nave. Întâmplarea „*Scăeni*" a rupt vălul romantico-compatriotic, situând skipperul în realitate.

Disocierea operează rapid sub vălul umed de lumină siderală.

Am abandonat prea uşor dreptul de a fi independent şi suveran. Desigur, este întristător sentimental şi întristător social şi întristător naţional, să nu poţi apela la ai tăi, aflându-te sub un cer străin. Experienţa s-a consumat. Necesitatea cere cu insistenţă soluţia salvatoare. Deci, mână liberă autorităţii autocrate. Să-l scoatem pe maior din rezervă şi să-l trecem la eche. Operaţia terminată simt real o mare uşurare.

— Comanda la mine, îl aud mârâind reconfortant.

— Ordonaţi! îi răspund.

— Găseşti soluţii să te rupi de „Pilotaj"! Gata cu telefoanele şi cu „ajutaţi-mă! Slavă Domnului, nu eşti milog!

— Am înţeles! – îmi face impresia că trăieşti un complex de instabilitate caracterologică!?

— Probabil că exagerezi, maiorule!

— Fără tutuială! N-am păscut bobocii împreună! Nu-ţi cer să-ţi imobilizezi eul, te-aş condamna la moarte, dar să fii până la capăt artizanul acestui spectacol, ţi-o ordon!

Mă duc să mă culc! Mâine în zori îmi expui planul, măsurile luate, programul calendaristic. Executarea!…

Cum a devenit un reflex să execut ordinele maiorului, fără să discut, sunt atent la remorcajul catastrofic, făcut probabil să mă sature. Pilotina intră în Port-Harem cu viteză maximă. Molează remorca. La cheul „Pilotajului" este acostat un *ferry-boat* uriaş. Singurul loc liber se află în bordul unei şalupe de pasageri, ultima dintr-un pachet de cinci şalupe asemănătoare, îndesate între cheu şi pontonul pilotinelor. Acolo se văd nişte stânci ieşind din apă, locul este luminat puternic şi viteza noastră inerţială sufocantă şi alarmantă. Pilotina a largat remorca în clipa când a pus motorul la mers înapoi. Ţâşnim spre stâncă şi dig. Nu am unde să virez. Longin se precipită la prova, încerc să frânez din cârmă. Acum! Longin se pleacă peste prova, atinge digul cu palmele şi

împingând puternic deviază şi frinează iahtul. Se arată un marinar de la pilotină, care ne ia barbeta şi ne leagă în bordul şalupei de pasageri. Cei de la „Pilot 19" ne invită la pontonul sufragerie, dormitor, staţie de radio. Îmi iau carnetul de note. Longin aduce pacheţele de ceai şi câteva conserve.

Interiorul este obosit, câţiva marinari joacă poker, ceaiul se produce în cantităţi industriale într-un ceainic electric. Radiotelefonul hârâie. Comunică ordine. Fac conversaţie echipajelor în bravul meu esperanto, notându-le numele, rolul la bordul pilotinei, adresa. Se pare că perspectiva primirii unei ilustrate este bine primită. Mulţi au navigat la Küstenge-Constanţa; Ibrail-Brăila, la Galaţi, admiră ritmul construcţiilor şi vor să-şi petreacă concediul în România.

Protocolul făcut cu ilustratele şi pliantele turistice de rigoare, ne retragem la iaht. De fapt nu dorm cele câteva ore care ne despart de zorii zilei de *Marţi 22 iulie*, ieşind mereu pe punte să protejez iahtul de loviturile surde în bordul şalupei. Valurile stârnite de pilotinele într-un du-te. vino îndrăcit, ne proiectează bord în bord, sarturile noastre frecând şalupa cu un zgomot care-mi raclează timpanele. Mă bucur că Longin doarme profund. Va fi mâine „cap limpede".

Dimineaţa este elocventă. La controlul greementului Longin găseşte majoritatea apărătoarelor de sart din babord sparte, sartul centru ieşit din port sart, iar eu constat că primii navetişti au şi ocupat loc pe băncile punţii prova în vreme ce marinarul spală încă puntea pupa. Apare patronul şalupei. Înţeleg că trebuie să revin la vechiul loc, părăsit de *ferry-boat* şi să raportez maiorului măsurile luate în vederea recâştigării independenţei şi libertăţii de manevră. Apare noul schimb al pilotinei şi noul schimb de la „Pilotaj". După ce întoarcem iahtul ajutaţi de „captan"-ul numărul 3 al lui „Pilot 19" – Mustafa Selim Oglu, simpatic şi informat exact asupra situaţiei noastre, luăm pagaiele pe care căpitanul-locotenent, Buta m-a pisălogit să le încarc la bord (ce ne-am fi făcut fără ele) şi, vâslind din borduri, acostăm la cheul „Pilotaj". Raportez maiorului planul de acţiune: o informare la Agenţie. Găsirea unei soluţii, fie un mecanic care să ne pună motorul în marş, fie o şalupă care să ne urce Bosforul pe cont propriu.

Maiorul aprobă.

În consecinţă escaladez cheul şi mă cocoţ în turnul „Pilotaj"-ului. Vorbesc la Agenţie. Mi se răspunde româneşte şi eliptic. Funcţionarul este glacial! Comandantul Mirea lipseşte. Nu ştie nimic. Vorbesc cu soţia

comandantului. Mi se va telefona, de cum va ajunge la Agenţie.

Băieţii de la „Pilotaj" îmi propun o altă soluţie, în vreme ce văd două nave româneşti urcând Bosforul, le arăt navele şi ei râd. Cunosc un patron de şalupă care mi-ar lua 7.000 lire să mă scoată în Marea Neagră. Intuiesc desenul afacerii. Pasagerele şi aşa urcă până la Büyükdere. De ce n-ar împărţi cu prietenul de la „Pilotaj" aceste 7.000 de lire, eu fiind absolut la cheremul legăturii radio cu navele româneşti. Soluţia mea se confirmă. Deci există o posibilitate de remorcaj locală. Este de jucat pe seama preţului: 7.000 de lire înseamnă jupuială la sânge. Ştiu că dispunem de bunuri la paritatea a 4.000 lire. Spun că mă voi gândi la ofertă şi mă întorc la iaht. Hotărăsc eu Longin să punem între noi şi cei de la „Pilotaj" apa acvatoriului.

Între timp apare pe cheu un fel de tembeloid care a învăţat româneşte de la şoferii de TIR, în drum spre ţările arabe ale Orientului Mijlociu, care au o haltă de ajustare în piaţa-parcaj de dincolo de grilaj. Tipul uzitează numai termeni comerciali, duce pe braţ un vraf de fototablouri colorate violent, peisaje în spatele cărora sunt alte fototablouri cu nuduri opulente pe care vrea neapărat să ni le vândă. Minte, e suspicios, obraznic, varianta mecanic, cade, nimeni nil cunoaşte aşa ceva, unii vor să cumpere motorul „defect" pe un preţ derizoriu.

Diavolii bişniţei bântuie cheurile cu furie. Iată vine tipul de la „Pilotaj". S-a sfătuit cu patronul şalupei. 6.000 de lire ultimul preţ, sau 60 de dolari. 3.000 de lire spun, în conserve şi benzină. Dispare râzând. Vine Mustafa Selim cu mecanicul de la „Pilot 19". Mecanicul încearcă să pornească motorul. Nu se pricepe la motoare în doi timpi. Selim îmi oferă soluţia lui. Un cargou de 2500 tone ridică ancora peste două ore pentru Pardima, port pe coasta rumeliotă a Mării Negre. Mă va lua la remorcă pentru 4500 de lire. Dacă vreau, mă duce cu pilotina, după ce va lua pilotul de la o navă grecească venind din Marea Neagră. O.K. Longin rămâne. Cu capul mare de nesomn mă ambarc pe „Pilot 19", un fel de buldog agresiv pe care Selim îl guvernează fără menajamente. Nava grecească n-a apărut. Trecem pe la cargoul ancorat nu departe de cheu, în amontele golfului. Câţiva băieţi goi până la jumătate. Patronul „captan" este de acord. Va comunica prin radio când să ne aducă cu pilotina. Excelent. Remorcajul nu va fi nici brutal, nici cu remorca venită de la înălţime prea mare. Fac semne de prietenie, Selim virează şi abordează cu prova învelită în anvelope, tribordul navei greceşti cu copastia la cel puţin 20 de metri înălţime. Pilotul turc, cu mănuşi

chirurgicale, coboară scara de pisică prudent şi agil, cu punga conţinând darul secundului de pe navă vârâtă în geanta prinsă după gât. Ştie de necazul „romen"-ului şi mă sfătuieşte să închiriez o şalupă. Debarc. Sunt chemat la telefon de comandantul Mirea. „*EI Constanţa*" şi „*Traian*" s-ar putea să apară la baliza ştiută (est Kumkapî) mâine după masă. Se va găsi o soluţie ca toate trei iahturile să fie remorcate în Marea Neagră.

Trec la „*Hai-Hui 2*". Se mai fac două oferte de remorcaj: 6.000 lire şi 5500 lire. Adevărul preţului este la jumătate. Deci să ne supunem legilor locului şi să ne tocmim cu ferocitate. La ora când cargoul trebuia să ridice ancora sunt pe cheu. Spre stupoarea mea cargoul chiar ridică ancora şi lent, urcă Bosforul. Fac semne disperate la „Pilot 19" care tocmai pleacă de la ponton. Selim vine lângă „*Hai-Hui 2*". Patronul s-a răzgândit. Ar fi trebuit să piardă prea multă vreme la Büiükdere, aşteptându-ne să facem formalităţile de rigoare. Gata cu povestea: uite popa, nu e popa.

Punem mâna pe pagae şi spre mirarea tuturor traversăm acvatoriul la cheul opus. Cine vrea să vină la noi de la „Pilotaj", va trebui să parcurgă pe jos un kilometru de diguri. Locul este expus vântului şi valului; dar şi cu vântul şi cu valul am scos-o până acum destul de bine la capăt. Mai greu este cu oamenii.

Abia ne legăm la inele şi cineva ne avertizează că locul acela este rezervat unei barje cu pietre. Binevoitor, tipul ne trage la edec în prova unei prea frumoase şi noi şalupete de pescuit în plin proces de piturare. În pupa şalupetei este altă şalupă cu un bătrân domn stilat, care vorbeşte o franceză fluentă, cu accent parizian. Spre larg, cele două nave de contrabandişti scufundate cu tunul. Valul şi vântul ne izbesc din tribord. Înşirăm toate baloanele de acostare.

Domnul bătrân ne pune la curent cu situaţia locului, cu barja, cu şalupeta construită spre a fi închiriată amatorilor de peseuit submarin, cu avatarurile acestui loc de popas la cheu. Cu tot vântul, muştele încuibate în cabină ne enervează şi cu toţi nervii este cazul concluziei. Îi expun bravului Longin, care nu vede nicio ieşire, comunicarea făcută de comandantul Mirea ea şi desenul rapid al acţiunii, totul ambalat într-un optimism de paradă.

— Dar dacă întârzie încă două zile, spune perfid Longin. Pierzi întâlnirea promoţiei… S-ar putea să fie calm plat în Marmara. Sau echipajele lor vor vrea să stea nu ştiu câte zile la Istanbul.

Când umblă la perfidia perfidiilor, Longin face mutră de carbonar

atât de tainică încât trezeşte suspiciunea celui mai nevinovat poliţai.

— Cum rămâne cu orgoliul nostru? Se duce dracului firma, insinuează monologând pe cuşetă şi apărându-se de muşte cu prosopul.

Sar ca ars. La asta nu m-am gândit. Comentariul terţilor, navigatori de cheuri şi palavre nu intrase în ecuaţia sportivităţii. Mă echipez în skipper, escaladez digul biciuit de vânt, ascult semnalele optimiste ale subconştientului care mă pintenează fără milă, este o stare ciudată de preconştiinţă care-mi spune că momentul meu a sosit, care mă împinge şi mă cheamă, căreia nu-i pot rezista şi iată-mă precipitându-mă ca într-un fel de transă spre fundul acvatoriului, acolo unde am văzut legate o sumă de şalupete de pescuit, dotate cu motoare Diesel, destul de puternice să ne poată trage la remorcă în şuvoiul de la Cap Arnavutkioi. Iată un fermecător instantaneu de port.

O şalupă albastră, nu mai lungă de 6 metri, cu timoneria de rigoare aşezată deasupra cabinei, cu punţile albe, o bijuterie păstrând forma tradiţională a caicelor, legată la geamandură şi la ponton trei bărbaţi frig stavrizi pe un grătar. O găleată din plastic serveşte drept frapieră sticlelor de bere, în alta se lăfăie o lubeniţă. Şalupeta se numeşte „Kaptan". Tipii sunt bonomi şi simpatici.

— *Kaptan*? întreb.

Cel mai voinic dintre ei se arată pe sine. Nu ştie decât turceşte. Este un bărbat curat, dincolo de aspectul obişnuit al pescarilor. În limbajul cunoscut îi comunic pana de motor şi dorinţa de a fi remorcat în Marea Neagră.

Ia o milă dincolo de farul Rumeli. Este de acord.

— *Taş para*? întreb în limbajul de bazar (câte parale?)

— Trei mii de lire, îmi scrie omul în carnetul meu de note.

Îmi vine să-mi sar din pantofi. Mă stăpânesc şi fac figură meditativă. Pauză de sens. Accept.

— Când? întreabă.

— Mâine la orele 6, îi arăt mimând somnul, apoi arătându-i ora pe ceas.

— S-a făcut, o fi zis omul meu simpatic.

— Nu aşa amice. Batem palma.

Râde. A înţeles. Batem palma. Ştiu că din clipa asta şi tăiat în bucăţi, „*kaptanul*" va fi prezent pentru remorcaj. Mă invită la stavrizi şi lubeniţă. Refuz politicos, cu o explozie de gesturi de regret şi, păstrându-mi morga, mă întorc la iaht, abia stăpânindu-mă să nu fug.

Longin primeşte vestea cu rezerva lui dilematică. îl boscorodesc, îl fac defetist şi-i propun un program de urgenţă. Eu plec să mă răcoresc în tJskutari, de fapt vreau să ajung la Selimiye, în cartierul Paşakapu şi atât, trecând prin parcajul Tir, în intenţia de a găsi un şofer român în drum spre Bucureşti, care să dea un telefon Stelei comunicându-i data probabilă a sosirii în Tomis: sâmbătă 26 iulie. El să numere banii şi să vadă dacă minusul nu se poate completa cu bunurile bordului. Filez cheul, trec prin şantierul la poarta căruia s-a înjghebat o cârciumă sordidă din bidoane şi scânduri, unde sărăcimea locului îşi consumă fripturile şi debuşez în parcajul uriaş exact în momentul când autotrenul 24 B 1339 ITA Bucureşti este revizuit de şoferul Stancu Ion, de baştină din Şoldanu. Vine din Kuweit, tovarăşul de drum, şoferul Apostol Gheorghe, bucureştean, abia a scăpat dintr-o deshidratare mortală în deşert. Ascult povestea tragică.

Apostol este un schelet, abia vorbeşte, Stancu l-a internat într-un spital din Turcia centrală, n-au avut bani, blestemul nostru, lozinca funcţionarilor „las că vă descurcaţi voi", în Kuweit aceeaşi răceală glacială a celor de la ambasadă; apoi îi spun povestea mea, dau numărul de telefon de acasă şi băieţii se leagă să telefoneze încă mâine seară, ori poimâine în cel mai rău caz.

Sunt dintr-odată vesel şi uşor, gata să-i raportez maiorului că şi de data asta, căutând şansa, această damă cochetă nu m-a ocolit, venindu-mi în întâmpinare plină de zâmbete şi promisiuni. Notez febril într-un cont al viitorului, o cursă la bordul unui autotren până în Kuweit, ca ajutor de şofer bineînţeles, posedând pentru asta toate gradele de profesionist înscrise în carnetul meu de conducător auto. Abia când plec din parcaj văd bazarul care închide piaţa, văd coasta abruptă pe vârful căreia sunt cocoţate vilele şi atac plin de elan piciorul pantei pe *Selimiye Iskele Cadessi*.

Prima haltă la cişmeaua din zidul unei moschei cochete. Beau cu o satisfacţie deplină, degajat de griji, sub lumina unui soare torid. Strada asta este o istorie întreagă. Mari case senioriale din lemn, cu saceacul numai broderie şi ajur traforate în scândură, cu grinzi uriaşe din stejar, zac fie în ruină totală, prăbuşite pe jumătate, hâite într-o rină, fie rezistând încă, sunt adăposturi pentru familii cu zeci de copii iţiţi la ferestre sau jucându-se pe trotuare. Prin cele ruinate, răzbat prin ferestre şi acoperişuri crengile roşcate ale oţetarilor. Ici, colo, în câte-o curte străveche se ridică monumental, la înălţimi incredibile, platani

giganţi, care acoperă cu umbră sute de metri pătraţi, arbori multiseculari de o măreţie stranie, care atinge memoria istoriei.

Urcuşul la aproape 60° este un exerciţiu excelent. Ajuns la piciorul străzii care conduce pe esplanada cazărmii *Selimiye*, ezit. Am aparatul de fotografiat, port cascheta de iahting şi bluza, acolo sunt postate santinele echipate de război, cu degetul pe trăgaciul puştilor mitraliere purtate la piept, ieri teroriştii au asasinat un general; dar cum sunt plin de bune intenţii demarez şi opresc cea dintâi patrulă pe care o încrucişez.

— Liber, îmi spune prin gest comandantul. Soldaţii poartă căşti americane, fulare albe, bluze kaki deschise, care lasă vederii acest alb cochet, sunt înarmaţi până în dinţi şi îmi dau seama că, exact ca odinioară, pe vremea sultanilor, *Selimiye* este rezerva mobilă de forţă care stăpâneşte Istanbulul. Prima santinelă este un tip de turcoman feroce, în plus paraşutist. Ţinuta mea cvasimă-militară îmi deschide drum, după ce schimbăm saluturile de rigoare, el cu degetul pe trăgaci, eu cu zâmbetul angelic pe buze. Maşini luxoase, cu pavilioane şi ghidoane de comandament, o gardă de onoare aliniată la intrarea tip cetate, un scuar de o curăţenie exemplar-militară, iarăşi patrule, iarăşi santinele, nici picior de civil, nici urmă de maşină civilă şi pe colţ dominând cazarma, timpul şi spaţiul aerian, platanii uriaşi, întrecându-i cu mult pe cei venezolani sau columbieni, pe care-i etichetasem la superlativ.

Sub ei un citimir străvechi, năpădit de ierburi şi vechea geamie *Selimiye*.

Intru într-un rai de umbră şi linişte, într-o pauză de timp plină de movul glicinelor, platanii îşi comunică impresiile vântului, este o tăcere a marmorei cu porii îmbibaţi de amintirile fastuoase ale veacurilor – contactul cu universul albăstrui de sub platani este de fapt o asimilare, o resorbţie, o integrare, bătrânii cu lungi bărbi ascetice sunt ai memoriei şi ai acestui timp fără timp, gesturile lor sunt largi şi ocrotitoare, pielea roşie de cămilă care acoperă intrarea are moliciunea incantaţiei, havuzul susură adormitor şi brusc am senzaţia liniştii.

Atât de atemporală, încât mă înspăimânt. Este momentul-cheie al acestei zile tracasate. Momentul când lunec în istorie, retrăind-o cu un spasm dulce-dureros. Cu o nebănuită forţă de a o reîncarna. De a mă identifica şi conţine. De a mă implica… Mă farmecă stradelele pline de cafenele şi ceainării, cu mesele şi scaunele pe trotuare, turcii care-şi

simt timpul destinzându-se după alergătura zilei; această flagrantă opoziţie de ritm, între cel drăcesc al travaliului cotidian şi cel oriental şi benefic al odihnei cu taclale molcome şi filigene de ceai aromat.

Un fel de Calea Rahovei a copilăriei mele, din care nu lipsesc la apelul memoriei nici mirosul aţâţător al fleicilor fripte pe grătar, nici gustul de bragă, nici cel al mizilicului.

Îl schimb pe Longin care a plătit de la cambuză şi canistrele cu benzină mai bine de jumătate din costul remorcajului. Pleacă să întâlnească platanii, pasiunea lui.

Rămân pe cheu să privesc înserarea căzând pe Bosfor şi Istanbul.

BOSFORUL LA REMORCĂ

Este *Miercuri 23 iulie* în zori skipperul doarme profund şi doctorul treaz stă nemişcat să nu-l trezească, scăpându-şi gândurile în iadul îndoielilor. Pe cheu se aude un tuset discret.

Doctorul ciuleşte urechea. Al doilea tuset, la fel de discret. După o pauză, omul şopteşte:

— „Kaptan”!

Doctorul îl trezeşte pe skipper:

— Ţi-a venit omul!

Sar de pe cuşetă. Ies în cockpit. Marinarul de la „*Kaptan*”, mă întreabă dacă suntem gata. Sfânt şi moralizator Coran. Sacră educaţie a onoarei, minunată lege a cuvântului dat şi ţinut. Numai discreţia cu care ne-a trezit merită un poem.

— Ai venit? Bravo! *Ciogiuc*!

Îi trimit un sărut pe vârful degetelor.

— În cinci minute suntem gata!

A înţeles. Se întoarce la şalupă. Ne echipăm în trei minute. Suntem gata de remorcaj în clipa când albastra

„*Kaptan*” face manevră în babordul nostru. Căpitanul ei echipat de drum, cu scufia de lână de rigoare pe mare şi o scurtă matlasată, este cocoţat pe comandă şi ne face semne de bun găsit. Marinarul ne aruncă parâma din nylon. O leg la parâma noastră de remorcaj.

Gata!

Una din etapele-cheie ale întoarcerii începe în clipa când „*Kaptan*” lunecă uşor pe luciu, cu motorul la jumătate. Longin împinge iahtul, protejând pupa în clipa când se întinde remorca şi plecăm virând

de la cheu. Bravul patron al şalupetei este un as. Demarează lent. Apoi pune motorul în plin. „Diesel"-ul bate ritmic şi liniştitor. Este ora 06.05 când ieşim din Port-Harem, cu 7 noduri pe loch, având pe barometru 759, 5 milibari. Cerul acoperit. Vânt rece din nord-vest. Se poate ca la Marea Neagră să fi fost furtună.

Remorcajul este o plăcere. „*Hai-Hui 2*" se comportă excelent. Uşor, agil, maniabil, este o încântare să stai la eche. Cu cât Port-Harem rămâne mai în pupa, cu atât sentimentul eliberării din plasa în care fusesem ţesut se conturează mai plin. Gata. Port-Harem rămâne amintirea unei experienţe, reconfirmând încă odată una din legile fundamentale ale iahtingului în special şi ale vieţii în general, despre care a mai fost vorba în această carte de câteva ori: calitatea echipajului, umană şi profesională, jucând rol determinant în reuşita croazierei, fie că este una nautică sau una existenţială pe parcursul unei vieţi, cum ar fi căsnicia să zicem.

Se adaugă ideea potrivit căreia skipperul preferă un om întreg, fie şi medic specialist O.R.L.; neîndemânatec în ipostaza de marinar; unui sfert de om, indiferent de îndemânările lui tehnice; aşa că, plin de optimismul justificat de felul cum ne remorchează „*Kaptan*", mă las sedus de ştiinţa timonierului care, după ce dublează Turnul lui Leandru (îi notificasem pescajul lui „*Hai-Hui 2*"), taie Bosforul pe diagonală, cu prova pe Dolmabahce, spre a folosi contracurentul de pe coasta europeană.

Asistăm din Bosfor la trezirea cotidiană a megaposilului. Ziua este sumbră. Urcăm în stil mare curentul de la Arnavutehiöi, apoi intrăm în baia Bebekkiöiü. Umbrela albastră a bătrânului Riza Vural este strânsă deasupra lăzii cu rame şi saule. Prietenul meu Riza n-a coborât încă la cheu. îl voi vedea în altă vară când voi coborî spre Sud. La 07.20 ne dublează din aval petrolierul sovietic „*Giordano Bruno*". Avem la travers Rumeli-Hisari. La 08.05 vedem ieşirea cenuşie la Marea Neagră, norii se alungă la înălţimea falezei, vântul este tare şi „*Kaptan*" face manevra de acostare la pontonul Carantinei, pentru a-mi face formalităţile de rigoare. Patronul-timonier uită că nu avem cu ce frâna, aşa că imobilizat de remorcă sunt gata să tai cheul în două. Longin parează, nu fără să înregistrăm o zgârietură în tribord. Pacostea remorcajului. Legăm iahtul la cheu. Longin pleacă să cumpere pâine şi ce va mai găsi în preţul mărunţişului. Omul de la „*Kaptan*" nu-şi solicita plata integrală, încrederea în cuvântul dat este absolută, Nu-mi pun

problema cum îi voi transmite banii în plină mare, dacă va fi hulă. Las iahtul în grija celor de la „*Kaptan*”. Doctorul care scrie cu stânga şi posedă cel puţin zece parafe este la şalupa Carantinei. În trei minute rezolv capitolul: sănătate. Mă duc la vamă. Se rezolvă rapid. Urc în biroul unde se parafează paşapoartele. Îi explic (şi rău fac) că sunt la remorcă, asta costă, nu pot întârzia, am un defect la motor.

Este acelaşi tip acru care ne-a făcut, destule şicane, sigur pe forţa autorităţii pe care-o reprezintă, mă priveşte cu ochi verzi, opaci şi-mi spune scurt:

— Formele se fac la Karakiöy! Poliţia de acolo să constate că motorul este defect. Cade cerul pe mine. Tipul flegmatic îşi vede de micul dejun, îi explic că sunt la remorcă.

— Karakiöy, molfăie, fără drept de apel…

— Perfect. Este vremea să arătăm ce putem, îmi şopteşte maiorul la ureche. Fii vesel şi joacă teatru… îi înţeleg gândul. Deci, joc teatru.

Ies iradiind, foiletând paşapoartele. Salut afabil oamenii cu pistoale „Colţ 45”, bătându-le şoldurile. Ajung la iaht.

Arăt paşapoartele celor de la „*Kaptan*”. Longin nu s-a întors încă. Pentru a-mi linişti conştiinţa, intru în cabină şi caut pe hartă acest Karakiöy fatal. Nu găsesc nimic.

Vine Longin. Mă întreabă ce caut pe hartă:

— *Karakiöy*, zic. Trebuie să ajungem acolo, să constate că motorul este defect, pentru a ne elibera o autorizaţie de remorcaj. Fără asta, nix vize de ieşire.

Longin face figură lungă.

— Haide, bătrâne, să ne mascăm… Plecăm şi-i salutăm din mers. Cei de la „*Kaptan*” nu trebuie să simtă nimic.

Altfel nu ne mai scot la Marea Neagră.

Ne echipăm rapid cu bluzoanele. Când ne vede pe punte, „*Kaptan*” porneşte motorul. Dezlegăm. Se întâmplă un incident penibil. împinsă de val, şalupa loveşte balconul nostru prova, prinzând în foarfece un deget al marinarului. Am senzaţia că i l-a retezat. Degetul sângerează din belşug. Iată-ne făcându-ne că nu suntem noi, lunecând lin pe lângă terasa unde se află biroul cu telefoane şi radio vegheat de ofiţerul de poliţie care ne-a mâncat două zile de croazieră la intrarea în Bosfor. Şansa noastră că se afla la micul dejun. Ce dracului mai înseamnă asta? „*Kaptan*” stopează la alt ponton, o putreziciune pe piloţi de stejar. „Căpitănia portului” înţeleg cele spuse de skipperul şalupei remorcher.

Omul vrea să se asigure că avem toate formele legale. Este corect şi probabil temător. Asta este. Aici se controlează toate actele. Aici se pun ultimele vize.

— Îngrijeşte-te de degetul marinarului! îi spun lui Longin şi. cu toate actele în mână, îmi fac vânt pe ponton.

Sar şi blestemata de scândură neprinsă în cuie se ridică eu un capăt. Piciorul îmi cade în gol până la şold. Durerea îmi sfârtecă creierul. Îmi înăbuş ţipătul. Faciesul unui skipper este întotdeauna impenetrabil. Asta este, îmi spun, şi, abia târându-mă, intru la Căpitănie. Apare un moş cu o teslă şi câteva cuie ruginite, care fixează scândurăcapcană. Profit copios de incident. Arăt ştampilele de la „Carantină", evit să prezint paşapoartele şi, pentru că oamenii compensează neglijenţa cu o amabilitate surâzătoare, cum acolo se află reprezentantul Agenţiilor de navigaţie, îl rog să-i comunice comandantului Mirea ieşirea lui *„Hai-Hui 2"* la Marea Neagră. Patronul lui *„Kaptan"* este surâzător şi mulţumit. Degetul marinarului a fost dezinfectat cu „Detlol" şi pansat de Longin. Plecăm de la cheu. *„Kaptan"* pune prova pe ieşirea din Bosfor. La Rumeli-Kavadi vedem pilotinele şi o vedetă de patrulare grănicerească.

— Dacă ne cere actele, zice Longin.

— Când întind paşapoartele, fac un pas greşit, m-am antrenat, cad în mare cu paşapoarte cu tot. Stai liniştit.

Piciorul mă doare crunt, îl masez şi-i ordon să mă lase în pace.

Dumnezeule!

Ieşim la Marea Neagră.

Neagră mai ales la propriu. Norii se tăvălugesc jos, opaci, lăţoşi, este frig şi ne izbeşte în plin o hulă cu valuri de 2 – 3 metri. Remorcajul devine penibil. Remorca slăbeşte sau se întinde plesnind sec. *„Kaptan"* abia se zgreapţănă pe creste. Fac semne skipperului: – mai la larg! Abia am depăşit cu un cablu farul Rumeli. Până să dezleg remorca, până să ridic velele – desigur vântul este din nord, ce plăcere – curentul ne aruncă pe stânci sau în cel mai bun caz ne scurge în Bosfor. Aud când se pune motorul în plin. *„Kaptan"* luptă din greu cu valurile.

„Hai-Hui 2" tanghează şi rulează supărător. Remorcajul nu este tocmai ceea ce-i convine mai mult. Stăm încordaţi în cockpit. Longin vâră banii într-o pungă de nylon.

Îi spun să lege punga de port-cheile iahtului, un calup plutitor din plută şi totul cu o saulă. Iau improvizaţia şi mă târăsc la prova. O mizerie. Băieţii de la *„Kaptan"* înţeleg. Mă trag pe remorcă şi bat acea bandulă

improvizată pe puntea pupa. Marinarul oblojit o prinde. Scoate banii. Totul este O.K.

Dincolo de adăpostul coastelor, valurile sunt prea mari pentru *„Kaptan"*. Sunt nevoit să dezleg remorca. Şalupa albastră virează penibil. În câteva secunde dispare, absorbită de ploaia torenţială care se dezlănţuie în averse, adusă la galop de un green care biciuie valurile, nebuneşte.

CÂNTECUL SIRENELOR
ZIUA ÎNTÂI

Miercuri 23 iulie, *ora 11.25* *„Hai-Hui 2"* se află la o jumătate de milă în nord-estul farului Rumeli, biciuit de averse, pe valuri mari, care, cu toată osteneala lui Longin, încearcă să-l pună travers. Apa pătrunde prin bluzon. O simt şiroindu-mi pe spate. Înverghez blestematul foc de drum, pe şi mai blestematele lui carabiniere. În fiecare clipă sunt în situaţia să fiu aruncat peste bord. Valurile mă udă pe la picioare. Ploaia mă udă pe la gât. Îi trec lui Longin şcota focului şi constat că bravul meu coechipier pluteşte incert între cockpit şi valuri. Aplecându-se s-o treacă prin rai, un val bandează iahtul şi Longin se agaţă cu piciorul de capacul roofului, singurul lui punct de sprijin înainte de a plonja peste bord. Ridic randa la post. Suntem uzi la piele. Vântul bate în rafale. Trec la eche. Iese din pânzele de apă un cargou sovietic care schimbă de drum spre N.N.E. Virez şi pot strânge vântul pe 270° ceea ce este mizerabil. Adică mă întorc undeva pe coasta rumeliotă. Ara 2 noduri pe loch. Schiţez rapid un plan de manevră. Ştiu că mă aflu în gura raionului interzis situat la intrarea în Bosfor. După cum arată norii, valurile şi cum şovăie vântul, ne găsim în coada sistemului noros şi. a furtunii care a bântuit Marea Neagră trei zile, efectul vântului de nord simţindu-l noi cu toată violenţa la Port-Harem. Îmi spun că, folosind vântul, voi ieşi atât din raionul interzis, cât şi din curentul puternic care, în eventualitatea unui calm plat, previzibil, ne-ar antrena către stâncile de la cap Rumeli. Deci, navigăm sub averse, pe 270°. Apoi, brusc, ploaia încetează. Iese un soare luciu, torid.

Cade vântul.

Se instaurează calmul plat. Ploaia a mai domolit valurile. La ora 12.00 rulăm intens, pe hulă, cu velele bătând, în imposibilitate de manevră, la circa 7 cabluri de stâncile farului Rumeli. Vedem limpede

spuma brizanţilor urcând stâncile gri verzui. Din vest apar mereu „nisiparniţe” şi cargouri turceşti. Ştiu exact că situaţia este la limită.

Poate mai grea decât în oricare moment greu al acestei croaziere. Nu-i spun nimic lui Longin, care o intuieşte şi este neliniştit, atrăgându-mi mereu atenţia că, inexorabil, ne apropiem de stânci. Îmi spun că folosind pagaele vom dirija iahtul în Bosfor şi aruncând ancora îl vom imobiliza. Cum vom ieşi la larg a doua oară, fără o leţcaie, cu cambuza secătuită şi formele incomplete, asta este o poveste atât de sâcâitoare, încât o elimin din combinaţie.

Deocamdată ne dezbrăcăm şi întindem hainele la uscat. îmbrac flaneaua de corp, soarele arde şi eu clănţăn şi dârdâi în lege. Cabina este plină de muşte. Ghiul bate din bord în bord, la fiecare val, încercând greu cusăturile randei. Focul atârnă inert. Există toate semnele schimbării de vânt, dar calmul plat durează cu toate că, după legile vânturilor termice, ar trebui să simţim măcar efectele binefăcătoare ale brizei.

Ţin prova pe nord cu o disperare mută. Suntem la cheremul curentului, fără nicio posibilitate de a ne modifica soarta. Un sfert de ceas de navigaţie cu motorul, ne-ar fi scos de sub acţiunea nefastă a strâmtorii. Privesc stâncile. Se disting clar. Inventariez amănunte. Curentul ne împinge uşor, lent, implacabil. Mă umplu de o furie zăcută. Nimic mai ridicol, tragic ridicol decât să naufragiem pe aceşti monştri de piatră izbiţi cu furie de valuri.

Lamentabil.

Îmi jur că prima operaţie de pregătire a unei croaziere viitoare, va fi asigurarea iahtului cu un motor care să pornească la cheie. Ori la sfoară; dar să pornească blestematul şi să-şi facă meseria pentru care am plătit o groază de bani. Longin este îngrijorat. Are şi de ce. Stâncile sunt acum la un cablu în pupa noastră.

— Să arunc ancora, spune Longin.

— Mai aşteptăm, spun privind în larg.

Privire pe care o înfig în culoarea albastră oţelie, acolo sub linia orizontului, unde culoarea se metamorfoza vădit şi de unde veneau spre noi sclipiri de alt albastru, acel albastru marin pe care numai vântul este în stare să-l combine pe paleta uriaşă a mării şi de unde simţeam în nări mirosul de iod furat dintre alte valuri decât cele de hulă şi de unde chiar veneau minuscule, în forţit larg, acele încreţituri care nu pot scăpa ochiului unui velist.

Boarea care mângâie velele. Aud ţăcănitul intermitent, al

lochului. Nu mă mai interesează stâncile. Aud, parcă absorb prin toţi porii undele sonore, aud deci plesnetul mugit al valurilor spărgându-se de stânci; dar selectez din orgia asta sonoră şi susurul mării şi blinda alintare a începutului de vânt pe vele. Sunt lacom de indicaţiile lochului: 0,5 noduri. Apoi răsufletul vântului, hotărât să se pună pe treabă. Ora 14, 25. Drum compas 0°. Sau 360°. Sau nord curat. 1663,5 mile pe totalizator. Pe loch: 4 noduri. Vântul s-a stabilit din sud. Energic şi fără să şovăie.

Respir profund. Norii se adună în gogoloaiele lânoase ale cumuluşilor de timp frumos. Marea este albastră-azur, înspicata de spuma berbecilor. Valul de etravă cântă mângâindu-ne bordurile. Velele cântă, greementul cântă în surdină, abia un şopot prevestind drum lung şi bun cart înainte. Odiseea este departe de a fi doar invenţia unui bard rătăcitor.

Navigăm în Marea Neagră cu sentimentul acut că, de fapt, suntem acasă. Fixăm carturi de două ore. Asta mai ales pentru noapte. Ziua Longin gospodăreşte. Mă schimbă atunci când trec la masa de navigaţie să-mi calculez punctul estimat. Planul de drum prevede să folosim la maximum vântul, ţinând Nordul şi, când voi estima că suntem la travers Cap Caliacra, să schimbăm de drum punând prova pe Constanţa. Vreau să verific calităţile şi precizia navigaţiei estimate, fără control astro sau radio, calitatea compensării compasului şi propriile mele calităţi de navigator. Ştiu că va trebui să readaptez şi să disciplinez unul din factorii-cheie: sentimentul timpului. Mai exact sentimentul timpului în raport de spaţiul parcurs. Adică să trec de la navigaţia cu 7 kilometri pe minut, când spaţiul se scurge pe retină văzut de la 2500 de metri, înălţimea ideală pentru o navigaţie estimată cu un avion clasic, folosind o hartă 1:500.000; când privirea panoramează zeci de kilometri pătraţi de repere confruntabile cu desenul hărţii, deriva de vânt fiind practic nulă; la o navigaţie cu 8 – 10 kilometri pe oră, într-un spaţiu fără niciun reper în care poţi panorama marea şi valul pe o rază de cel mult 4 kilometri, cu obligaţia de a introduce în corecţia drumului compas deriva de curent şi deriva de vânt.

În toate drumurile cu *„Hai-Hui 2"*, după o navigaţie exactă la estimă, pe care-o socotesc baza navigaţiei cu vele, am stricat finalul spectaculos din pricina grabei de a atinge punctul terminus, modificând drumul calculat şi ţinut atât de riguros cât au putut-o face timonierii mei novici, după criterii absolut nejustificate. Unul din aceste criterii a fost

corectarea drumului meu, după drumul vapoarelor, fără să apreciez critic acest drum şi fără să-l raportez la posibilitatea lor de a corecta o eroare de 10 mile în mai puţin de o oră. Îmi propun să ţinem un drum între drumul maritim ortodromic Bosfor Constanţa şi coasta aflată la 55 mile marine în babord, astfel încât să vedem vapoarele şi pe cât posibil să evităm navele care ar naviga din şi spre Burgas şi Varna. Moţez că un drum maritim are cu largheţe o lăţime de 10 mile marine şi reconfortat de plăcerea vântului constant, de ţăcănitul vesel al lochului şi de albastrul luminos al mării, pot să-mi ofer – plăcerea sintezelor. Deocamdată mă preocupă Longin. Are o figură suferindă, disimulează, îşi ascunde suferinţa şi-l văd înghiţind medicamente. Întrebat, îmi răspunde evaziv: o mai veche boală de stomac, recidivată pe bază nervoasă şi din pricina conservelor. Mă îngrijorează lipsa de poftă de mâncare. În timp ce mie îmi prepară feluri suculente: să zicem o mazăre cu carne, abundent asezonată cu suc de roşii, pe care am înghiţit-o cu noduri, numai din respect pentru devotamentul lui, el gustă puţin din salatele suculente preparate cu produsele legumicole ale grădinii lui Yakup, de la Gelibolu. În perspectiva „*Circumterra*" va trebui să se vindece radical şi definitiv. Suntem la orele 18.57, marea este plină de berbeci şi Longin care spălase vesela strigă alarmat:

— Butuc în prova babord.

Virez uşor ştergând un ditamai pilotul, sau ditamai grinda plină de cuie smulsă dintr-un ponton, plutind în derivă, tocmai bună să ne avarieze chila, ori cârma.

Navele care se duc la Burgas ne taie siajul la câteva mile în pupa. Apoi vine înserarea. Apoi vine noaptea. Cerul este limpede. Constelaţiile se desenează ca pe o hartă didactică a cerului. Sentimentul grandorii îl alimentează pe cel al bărbăţiei. Solitudinea cartului stă sub semnul măreţiei. Mă cuminic cu frumuseţea serenă a acestui spaţiu pe care nu-l pot gândi decât sub specia infinitului.

Trec prin mine, material, toate ale cerului şi ale apelor, purificându-mă de toate ambiţiile desarte, în afara ambiţiei de a fi eu însumi. Trecem astfel sub constelaţii, veghind Steaua Polară şi ţinând-o în sartul babord din ziua de miercuri 23 iulie în cea de joi 24 iulie, pe o mare cu berbeci clipocitori, lăsând în siajul fosforescent amintirea ceasului de groază mută din iminenţa stâncilor de la far Rumeli.

ZIUA A DOUA

Joi 24 iulie la ora 02.00 cade vântul. Stăm în derivă până la 06.40 când se întăreşte şi face un salt spectaculos la NE. Înainte de a se întări, la orele 06.22 îmi fac punctul estimat. 42°04' latitudine nordică; 29°02' longitudine estică, având la uscat coasta bulgară, în proximitatea portului Ahtopol, la o distanţă de 52 mile. Totalizatorul însumează 1709, 3 mile. Pe loch 2,5 noduri. Mai ne-au rămas 134 de mile până la Tomis. Dacă vântul nu se joacă, estimez că ne despart de casă doar 45 de ore. Cerul acoperit 8/10. Se întâmplă un reviriment al vântului spre orele 07.10 când lochul înregistrează o viteză de 5,1 noduri, la 08.45 vântul abia ne poartă cu 1,5 noduri ca la 10.40 să cadă, lăsându-ne în calm plat. Au loc la bord două evenimente memorabile. Unul psihologic, moral şi ţinând de istoria etică a echipajului, celălalt gastronomic. Cel psihologic este declanşat de skipper. Mare pustie, ghiul bătând cretin, velele moi, aspect de lăsare în voia sorţii, derivă scormonitoare de remuşcări, imobilitate care te exasperă, senzaţia materială că ţi se întind nervii până la rupere.

Longin pe bancheta opusă, mursecat de durerile acelea surde, care în voiajul transatlantic cu „*Mircea*" m-au dus şi pe mine la disperare.

— Mare tâmpenie, Longinus, cu pasiunea asta pentru mare, îi zic… Ce dracului are frumos? Zi-mi!… Vezi ceva frumos?

Longin se uită de jur-împrejur. Pustietatea albastră oţelie. Atât.

— Literatură şi atât, îi zic.

Fac, mai ales pentru mine, elogiul pământului matern cu luncile şi codrii, cu munţii şi apele, cu infinita pluralitate a nuanţelor, pe anotimpuri, pe ceasuri ale zilei, elogiez clorofila şi brazda reavănă, floarea şi via, codrul şi câmpia, apoi trec la viaţa familială, la dulcele suflu al copiilor în somn, la viaţa solară a Grădiştei, la voluptatea nuanţată până la demenţă demiurgică a stării de lucru la manuscris, şi-l întreb:

— Zi-mi, ce diavol mă împinge pe mare, când am realizat echilibrul cu mine şi lumea, când cochetez cu înţelepciunea şi când totul este demers al semnelor spre lumile încă în stare de nebuloasă din mine însumi? Care-şi aşteaptă dreptul la existenţă?

Longin mormăie. Am dreptate. Ce dracul dracului căutăm în acest calm plat plin de disperare? Pe măsură ce el cedează, filipica mea ajunge la autodafe.

— Am terminat! Să facă *circumterra* cine-o vrea.

Şi aşa am irosit câţiva ani, zadarnic. Să ajungem cu bine acasă şi jur c-am terminat-o cu marea. Vând iahtul. La vie cu mine. Vezi-ţi de meserie şi de Gaby. Unde-mi hoinăreşti aiurea pe ape?…

Gata! S-a hotărât! Adio mare! Sunt sătul de inconfort, de motoare cretine, de echipieri în acelaşi timp fanfaroni şi dezertori, plini de morgă şi Iaşi; dar mai ales sunt sătul de calmul plat care ne imobilizează la 134 de mile de casă. Caut ceva pe care să jur de-adevăratelea, ceva care să solemnizeze şi autentifice actul de renegare, îi văd pe Longin că mustăceşte, sceleratul nu mă crede, şi-a revenit din surpriză, zice că reneg Marea precum Petru pe Hrist la a treia cântare a cocoşului, şi pe urmă, conclude parşiv:

— Să ştii, Radule, că n-am nicio încredere în jurămintele de pocăinţă ale femeilor de stradă şi în cele ale marinarilor.

— Diavole! îi zic.

Îmi povesteşte întâmplări de pe traulerul „*Constanţa*? când unul din echipaj, exasperat de „viaţa de marinar, viaţă de câine", i s-a jurat tot lui şi tot ca mine, că odată debarcat… etc. etc. Aiurea. Ajuns pe uscat, tipul abia a aşteptat să se reambarce. Râde mânzeşte. Un tip slab, care nu-şi ţine jurământul. Slab cu sine însuşi. Cea mai regretabilă dintre slăbiciuni. Văzându-mă noros si pluvios, şnapanul scoate de la secret lubeniţa târguită cu ultimele lire aflate în panica inflaţiei.

Se petrece la bord ceremonia gastronomică despre care se vorbea mai sus. Ceremonie care diminuează oarecum paraponul skipperului. În lipsă de altceva mai bun de făcut, ne bărbierim şi ne spălăm sârguincios. Şi vântul? Chiar niciun fel de vânt? Nu galactic, nu solar, nu stelar, nu termic că suntem prea la larg faţă de limita acţiunii vânturilor termice, brizele; dar ce dracului face – vântul de izobare, domnule? Se stabilise cu atâta ardoare şi consecvenţă din direcţia care ne avantaja. Şi oricum, la Marea Neagră minunile astea ţin măcar trei zile. Constat că nu sunt încă atât de bogat să-mi ajung mie însumi, deci să devin navigator solitar şi nici atât de sărac să nu mai pot dărui nimic: măcar speranţa că vântul va sosi.

Foarte important acum este faptul că am putut împărţi, Gândurile. Lubeniţa. Calmul plat. Îmi spun că, după prostul obicei al uscatului, am rupt şi acum sincronizarea ritmului interior cu ritmul naturii, făcându-mă ridicol în faţa propriei mele exigenţe.

Calm plat! Asta este, să mă sincronizez calmului plat. Nu s-a

inventat încă o morişcă de produs vânt la scara unei Mări. Cele ale studiourilor cinematografice fabrică doar iluzii. Este timpul să accept şi constrângerile visului de a naviga, nu numai frumuseţile lui. Ceea ce mă subminează este de fapt lipsa de acţiune. Nu pot înlocui acţiunea, prin conversaţie. Este poate o binefacere. Trebuie să trec de la starea de navigatofag, la starea normală de navigator. Nu pot sucomba din calm plat. Are şi absurdul sensul absurdului. Ca şi logica lui, chiar contradictorie. Cu atât mai mult cu cât n-am aşteptat impasibil această convocare a destinului în calm plat. Ara provocat-o, Deci, să fim rezonabili, bravi exploratori de neant.

Şi faceţi mereu loc albelor aripi ale speranţei, N-am sextant să măsor înălţimea himerelor, dar bunul simţ mă obligă să nu stau cu spatele la Steaua Polară.

Deci, ce este skipperul? În afară de autocratul nemilos, care cere ca fiecare părticică componentă a navei să fie numită după numele ei straniu, sunând ca o limbă extragalactică, tipul redutabil care descifrează tainele cerului şi ale mării, care ştie totul şi prevede totul (chiar şi calmul plat) cu capul doldora de semne şi semnale, ghid imperturbabil printre şcondrii, geamanduri şi estacade –, radical deosebit de mizeria ignorantă a majorităţii autorutieriştilor care nu ştiu să interpreteze semnele de circulaţie pictate pe panourile rutiere; dar nici măcar nu respectă semnificaţia culorii roşii, deci cine este de fapt skipperul? Sumă de lexicoane conţinând ermetismul termenilor marinăreşti, plini de sugestie cum ar fi ţapapia sau funga, marţagonul sau pisica şcotci randei, omul care dezleagă misterele pavilioanelor C.I.S. al conurilor şi bulelor, tipul enciclopedic cu pipă sau fără, aşa cum a mai fost descris în această carte, sau în cartea *Cu „Hai-Hui 2" spre Sud*; la nevoie spălătoreasă, confesor, economist, bucătar, medic şi altă sumă de meserii onorabile, gata oricând să schimbe neplăcerile cotidianului terestru, pe mizeriile în lanţ ale bordului, visând portul ca pe o oază şi nimerind în Port-Harem ca într-o pedeapsă care sancţionează visul făcându-l pulbere, deci, cine este skipperul?

Care este rostul lui social pe lume şi ce aduce el nou în multitudinea profesiilor de pe acest pământ vândut şi cumpărat de negustorii de arme şi de gloriile ieftine?

În ce constă grandoarea lui şi în ce mizeria lui? În afara uceniciei întru podagră şi reumatisme, autocondamnându-şi verile la umiditate perpetuă? Intoxicat de voltomanie.

Sisif condamnat să-şi adulmece urmele în lugubra vastitate a apelor pustii şi negre, croitor de drumuri în zigzag pe mătasea boţită a mărilor; mereu sub spectrul unui mâine de apocalips? Cine este deci skipperul? Iată întrebarea cheie izvioritâ din imensitatea nemişcată a calmului plat.

O, zei ai vânturilor!

Eol şi Boreas!

Să fiţi voi?

Mă pregătesc intim de ceremonia navigaţiei. Pentru că simt vântul în culoarea apelor şi a cerului. Am totalizat astăzi 7 mile marine. Este ora 18.00, avem contabilizate 1716,7 mile marine şi vântul? Ei, da, vântul a ieşit din grevă. Ne atinge velele cu aripa. La 19.50 navigăm cu 5 noduri pe loch, ţinând mereu prova pe nord. Situaţia dilematică a luat sfârşit. Reintrăm solemni în ciclul de acţiune al carturilor de două ore. Ce forţe poţi recupera în două ore de somn?

Noaptea cerneluieşte cerul şi cumulostraţi acoperă prietenele noastre de fiecare noapte, confidentele noastre a toate înţelegătoare, glacialele noastre amante, stelele. Noaptea corectez drumul, abandonând nordul curat pentru 340°, în ideea să văd Cap Caliacra şi de acolo să-mi stabilesc drumul compas astfel încât să aterizăm direct pe Constanţa.

Este o noapte de navigaţie magnifică. Recunosc pocăit că m-am grăbit să jur şi că, oricum, sunt de pe acum sortit sperjurului. Mai la urma urmei n-am jurat pe niciun obiect sacral; iar Longin nu are nicio calitate sacerdotală. Este doar medic specialist O.R.L.; ori medic primar şi la bord îmi este coechipier, pe post de marinar şi bucătar.

Jurământul a fost de fapt o metaforă.

ZIUA A TREIA

Vineri 25 iulie, *ora 06.45* timp civil îmi fac punctul estimat: φ_e = 42°50'; λ_e = 28°50' ceea ce la hartă înseamnă un punct aflat cam la 55 mile marine travers de Nesebâr. Ar fi fost cazul să schimb de drum pentru a micşora distanţa la coastă, astfel încât drumul de apropiere să fie sub un unghi mic faţă de nord menţinând toate avantajele alurii de mare larg: viteză şi confort, câştigând timp şi oferindu-mi posibilitatea să mă controlez cu reperele de la uscat. N-o fac din lejeritate, prelungindu-mi cu uşurinţă condamnabilă durata marşului cu cel puţin

5 ore în cazul când vântul va ţine. Substratul este orgoliul de a naviga la estimă până la travers Tuzla şi de acolo a pune prova direct pe Constanţa, astfel încât drumul Bosfor Tomis să-mi confirme ideile pe care le am despre navigaţia cu vele pe iahturi mici, fără dotări tehnice moderne.

Vântul este în rafale cu 8/9 metri pe secundă şi realizăm o viteză medie de 6 noduri, ceea ce mi se pare excelent. Barometrul a scăzut la 758. Pe cer apar formaţii de alto-cumulus şi cirro-stratus. Deci, vremea s-ar putea demola. Ca întotdeauna Marea mă joacă perfid.

Valuri înspumate de un albastru străveziu, alură de zile mari. greementul cântă. velele îl acompaniază în surdină. etrava taie crestele albe, totul a devenit plăcere intensă, viteza îmi dă senzaţia forţei şi a plinătăţii, siajul plin de bule explozive de aer îşi " trece uitarea peste angoase şi disperări-i recente. La fiecare patru ore îl trec pe Longin la eche şi-mi notez noul punct estimat.

Spre orele 13.40 vântul îşi trage sufletul. Lochul cade de la 8 noduri, la 3. Ora 14.00. Pe compas 320°. Pe totalizator 1319.8 mile marine. Estimez că ne aflăm la travers Vama veche. Distanţa la travers 20 mile. Ar mai fi 26 de mile până la Constanţa. Cu viteza înregistrată pe loch ne-ar trebui 4 ore până la Tuzla şi încă 2 ore până la Constanţa. Iată, periplul nostru se apropie de sfârşit.

Împotriva tuturor dificultăţilor, duminică în 27 iulie pot fi prezent la apelul solemn al promoţiei 1945 ofiţeri aviaţie, secţia naviganţi.

S-ar putea ca Longin să-şi facă pentru ultima oară serviciul la bucătărie. Bucuria intensă a izbânzii este umbrită la fel de intens de gândul că întors la treburile mele cotidiene, voi fi rupt de tot ceea ce acum face vraja acestor clipe unice.

Primul semn care-mi confirmă în larg justeţea navigaţiei este zgomotul avionului ţintă, apoi exploziile înfundate ale tirului antiaerian de la poligonul Şabla. Îmi dau seama că suntem mult în larg, dar că schimbarea de drum făcută la orele 11.45, când am apreciat că suntem la travers Cap Caliacra, a fost şi justă şi eficientă. La 17.20 suntem în drumul vapoarelor care vin şi pleacă de la Constanţa. Încrucişăm cu petrolierul „*Târgul Trotuş*"

Vânt de pupa: 5 noduri pe loch.

Oboseala declanşează resorturile grabei şi ale neliniştii. Drumul pe care-l ţin este exact drumul vapoarelor. Vin câteva grade mai la vest,

să ies din calea maritimă şi să intru între aceasta şi coastă. Totul acum nu mai este decât chestiune de răbdare şi vânt. Se întâmplă sub un autocontrol sever, dar ineficient, o demolare a valorilor ferme. Locul calmului este luat de o nervozitate inexplicabilă. Calculul la hartă îmi indică încă 4 ore de navigaţie, pe care nervozitatea le transformă mereu în 4 minute. Am senzaţia stupidă că nu mai ajungem niciodată. Reacţia eului la raportul viteză, spaţiu, timp este falsă. Ca şi sugestia de imensitate neconvertibilă în sisteme de măsurători, pe care mi-o implantează Marea. Imensitate existând în sine, în afara posibilităţii mele de înţelegere; dar mai ales în afara posibilităţii mele de a o gândi limitativ.

Este un ceas înaintea înserării când simt inundându-mă cu o lentoare gelatinoasă un fel de inerţie spirituală, o indolenţă intelectuală plină de seu, o tentaţie de abandon în calda rutină dogmatică, de acostare în lozincă şi mimetism. Am simptomele unei patologii culturale întâlnită. atât de frecvent la uscat şi în mediul familiar mie, plin de jongleriile circumstanţelor, de veleitari demagogi, de lideri ai lingăvelii dezgustătoare, deveniţi peste noapte iluminaţi ai protestului, evacuând prin organele lor de digestie, hulpave şi niciodată sătule, când ode preaslăvitoare, când imprecaţii versificate la adresa lipsei de brânză.

Patologie culturală care elimină perenul în folosul circumstanţei, demnitatea raţiunii în folosul bacşişului de aplauze ieftine, patologie provocată de microbii profitului imediat care toxicizează spiritualitatea, ori de carii aceia scârboşi ai di soluţiei, carii ai degenerescenţei, îngrăşaţi în burţile traficanţilor cosmopolitismului apatrid, cărora culturile naţionale le sunt duşmani personali, după cum conştiinţa de sine a popoarelor le devine inamic mortal.

Să fie impactul singularizării pe care am trăit-o pe Mare, raportându-mă mereu la dimensiunile cosmosului, cu ideea întoarcerii la cotidian?

Să fie cicatricea încă proaspătă a încrederii înşelate? A dezertării şi demagogiei? A lichelismului scos violent din crisalida vorbelor umflate şi condamnat la moarte de către faptă?

Cert este că vântul oboseşte.

Cert este că abia îmi ţin ochii deschişi. Că din noaptea uleioasă apar nave, care-mi taie prova. Judec că sunt nave care dublează litoralul. Vreau să fiu omniprezent şi mă simt amputat de oboseală. Atât de obosit, încât, fie ce-o fi, vreau să ajung la uscat. Fără nicio raţiune de

echer şi calcul, iau vestul la compas. Acolo este uscatul. Şi odihna. La ora 24.00 cu o emoţie gâtuită, leşuit, gata să cad peste bord de somn, văd abia pâlpâind, lumina unui far. Încă de ieri Longin s-a chinuit din pricina stomacului.

L-am lăsat să doarmă patru ore, să se refacă. îl strig să preia cartul. Simt că leşin. Când iese în cockpit îi văd trăsăturile descompuse de durere şi culoarea albă a obrazului. îl trimit din nou la culcare. Voi trece şi acest prag al oboselii care mă face infirm. Pe măsură ce vântul cade, apropierea este mai lentă şi pe linia neagră a orizontului văd farurile de la Şabla, Mangalia şi Tuzla.

Este de fapt *Sâmbătă 26 iulie*, *ora 02.50* şi în pâcla grea de oboseală care-mi lestează raţionamentul, las farul Tuzla în tribord şi vin la aterizare pe farul Mangalia, încăpăţânându-mă să cred că este Constanţa, cu atât mai mult cu cât acum disting net salba de lumini de la uscat.

Pe măsură ce mă apropii lucrurile se limpezesc. Nici urma de vapoare în radă. Nici urmă de faleză înaltă. Nici urmă de dane iluminate. De arhitectura cunoscută a etajelor de lumini din Constanţa. îl chem pe Longin.

— Mangalia, spun, şi sunt furios că mi-am ratat intrarea de noapte, spectaculoasă, la Tomis.

Longin mă consolează. Nu intrăm acum la Tomis, vom intra mâine dimineaţă. Zadarnic. Sunt ulcerat până-n rinichi. Să ratez un aterizaj pritocit atâtea zile şi nopţi, din pricina unei manevre stupide şi fără nicio logică? Tot orgoliul meu de skipper infatigabil şi intangibil se dezumflă rapid. În plus, ca totul să fie O.K., când suntem la travers de Venus, peste mare se lasă ceaţa.

ORELE CARE URMEAZĂ

Sâmbătă 26 iulie orele 03.10 ne lăsăm scurşi de curent spre farul Tuzla, într-o ceaţă lăptoasă prin care văd cum defilează în babord, cu o lentoare ucigătoare, localităţile de pe litoral. Venus. Jupiter. Neptun. Olimp. Pauză de întuneric. Costineşti. Nu se ştie când şi de unde, zgomotul ritmic al unui motor. Vine spre noi. Asta ne lipseşte. Să ne taie vreun remorcher românesc, la două mile de staţiunile de pe litoral. Longin se precipită în cabină. Revine eu cornul de ceaţă, în care suflă cu disperare. Cornul scoate un sunet clamoros, de beţiv bătrân, cu coardele

vocale arse de alcool şi tabac. Drace. Alt zgomot de motor din larg. Vine direct pe noi. Nici urmă de vânt. Curentul slab ne răsuceşte cum îi convine. Longin suflă în corn. Eu scot din siflee şuierături ascuţite şi disperate.

— Dă-le dracului de instrumente, spun… Ne spargem bojocii de pomană. Aia nu ne aud din cauza motorului.

Erau bune cornurile şi clopotele pe vremea corăbiilor, nu acum când maşinile astupă timpanele cu decibeli. Sunt nedormit, slinos, câlţos. Încerc să picotesc în cockpit. De ce? Când puteam coborî frumuşel în cabină? Timpul se scurge într-o lentoare disperată. Mereu şi mereu tipul infatuat de aroganţa motorului, învăţat cu gesturile atotputernice ale automatismelor cotidiene: o apăsare pe buton şi se face lumină, o răsucire de robinet şi vine apă caldă, un număr de telefon şi până la urmă, tot vine comanda făcută, ori instalatorul, ori medicul; deci tipul învăţat să tragă în plin 1350 de cai putere struniţi la maneta de gaze şi cu 7 kilometri pe minut să circule în spaţiul a 90 de minute între sol şi tropo-pauză; ori să-şi gonească cei 55 de cai-putere propi îi pe şoselele continentului; tipul acesta vine în conflict cu ritmurile pe care natura i le impune suveran, fără drept de apel.

De mii de ani specia trişează, construindu-şi un habitus artificial, din ce în ce mai flagrant fals şi în contradicţie cu natura mamă şi suverană. Prins în flagrant delict de neadaptare, aştept zorii cu un ridicol sentiment al ridicolului. Dacă aveam motorul… Incorigibil, scos la aer, tânjesc mereu măcar după o jumătate de oră de decibeli, gaze de eşapament şi lucru mecanic.

Zorii!

Lăptoşi, încâlciţi, umezi şi plini de pâclă.

Ora 06.35.

Ne survolează hidroelicopterul cu numărul 28. Îmi stăpânesc emoţia. Băieţii coboară. Le distingem trăsăturile.

Schimbăm semne de salut. O boare de vânt. Dublăm Eforie Sud. Văd coasta ca printr-un parbriz aburit. Vreau să aterizăm la cel mult un cablu de capătul digului nou, să tăiem pasa de intrare în port şi astfel să scurtăm ia maximum ultimele mile care ne despart de Tomis.

Se întăreşte vântul.

Lochul indică 4,5 noduri.

Probabil că zeităţile mării au socotit împlinit destinul nostru rătăcitor.

Nu văd Constanţa.

07.40.

Din pâcle şi mare se întrupează comanda metalică a unei vedete de patrulare grănicereşti. *V.P.25* vine sub vânt. Pe comandă căpitanul de rangul 2 Moisuc Constantin ne face semne prieteneşti. Apoi porta-voce electrică:

— Să trăiţi! Bine-aţi venit!

Doctorul face indiscreţia să mă privească în ochi. Fac eforturi ridicole să-mi stăpânesc vocea. Nu reuşesc. Nici după ce V.P. 25 pune motor şi se lansează în pâcle.

Nu pot trece peste reîntâlnirile acestea: cu elicopterele şi vedetele de patrulare grănicereşti fără minutele de nebărbăţie, când ochii şi glasul mă trădează, când simt izbucnind de undeva din străfunduri o bucurie luminoasă şi o recunoştinţa profundă, ca şi când elicopterele acelea şi navele acelea mi-ar aduce acolo în apele teritoriale tot ce ţine de biografia. mea uitată la uscat, începând cu dulcele glas al mamei foşnind în ierburile şi florile în care-a trecut.

08.40.

Rada Agigea.

Pâclă.

Auzim asaltându-ne circular zgomotele seci ale macaralelor. zecilor de maşini de pe şantierul constructorilor, de la şantierul naval, ţesute de zgomotele maşinilor de pe nave. Nu vedem nimic.

Vântul are tendinţa să cadă.

Timpul trece prin noi, secătuindu-ne.

Ne bărbierim şi spălăm. Longin aranjează interiorul.

Pâcla se face gogoloaie deasupra uscatului. Suntem în pasa de intrare şi ieşire din port. Vântul gata să-şi dea duhul ne împinge cu 1 nod în mijlocul pasei. Din larg vine rapid un cargou. Este evident, intră în port. Stăm nemişcaţi în prova lui. Încerc să godilez cu cârma. În clipa când nava mai are două cabluri până la noi din port iese un petrolier românesc şi tot atunci prinşi între două focuri, auzim lanţul unei ancore huruind sonor. Nava din larg fundarişeşte ancora. O boare de vânt ne scoate din şenal.

Petrolierul românesc ne taie siajul. Dublăm în lehamite un cargo olandez. Marinarii bărboşi fac plajă.

Tortura minutelor şi a jumătăţilor de oră ne scurtcircuitează nervii.

Vântul.

Longin fixează baloanele de acostare în ambele borduri. Vedem Cazinoul. Urcăm printre navele din radă până când apreciez că pot intra în Tomis fără manevre suplimentare.

DIN NOU: JOS VELELE!

Suntem pe cheu sub veghea prietenoasă a grănicerului.

— O făcurăm şi pe asta, doctore, zic!

Ne privim în lumini.

Vedem acolo o infinit de tristă bucurie, o negrăit de dulce amărăciune, vedem acolo doi bărbaţi ruşinaţi de propina lor slăbiciune victorioasă, ne vedem pe noi înşine aşa cum am fost în aceste zile şi în aceste nopţi, cu tot ce avem omenesc în noi, cu slăbiciunile, dar şi cu mândra noastră tenacitate, cu forţa de a ne stăpâni şi a învinge.

apoi,

sfioşi de această redescoperire, lacomi de aromele fruste ale pământului,ne întoarcem pe punte şi neverosimil de lent, cobori în velele

SFÂRŞIT

Grădiştea – pe *Argeş, octombrie 1980-aprilie 1981*

GLOSAR

1. *Aluri*: direcţia prin care iahtul primeşte vântul, faţă de direcţia de înaintare.

2. *Ambardee*: mişcare bruscă a navei într-un bord sau altul, datorată valului sau vântului.

3. *A schimba de drum*: a modifica drumul ţinut la compas, adică unghiul pe care-l face prova navei cu nordul indicat de compasul de navigaţie (busola).

4. *Babord*, *Tribord*: babord, bordul din stânga al navei, privit de la pupa spre prova, tribord, bordul, din dreapta al navei, privit de la pupa spre prova.

5. *Bandulă*: piesă de lemn de care este legată o parâmă subţire, aceasta la rândul ei legată de parâma de remorcaj, ori barbetă, care se

aruncă de la bord, sau pe bord, după necesitate.

6. *Baiere de terţarolă*: bucăţi de şcotă cu ajutorul cărora se leagă randa pe ghiu, reducându-i-se suprafaţa pe vreme rea.

7. *Barbetă*: parâmă folosind la amararea (legarea) navei la cheu sau geamandură.

8. *Capelatură*: piesa din vârful catargului la care se prind manevrele fixe şi raiurile manevrelor mobile.

9. *Cavalet*: suport de lemn sau metal pe care stă iahtul pe cheu sau în hangar.

10, *Cockpit*: postul de navigaţie exterior al iahtului, etanş şi autovidor, unde stă timonierul şi echipajul pe timpul marşului. La *Hai-Hui 2"*, ca la majoritatea iahturilor până în 11 m, se află la pupa, în spatele cabinei.

11 *Chilă*: piesa fundamentală a oricărei nave, situată longitudinal pe fundul acesteia, care susţine întreaga construcţie. Pe chilă se prind coastele, etrava, contra etrava, etamboul şi oglinda.

Etrava este piesa de la prova care închide nava şi despică apa. Oglinda este piesa care închide pupa.

12. *Chila fixă*: piesă turnată din fontă sau plumb, de formă hidrodinamică, prinsă cu buloane de chilă, având rolul să echilibreze iahtul sub vele, să-i permită să urce în vânt, cu statut de „Hopa Mitică".

13. *Dinghy*: barcă mică de serviciu, gonflabilă, din pânză pe schelet metalic, sau riglă, pentru naveta iaht-uscat.

14. *Filează*: a lăsa liberă o parâmă, o şcotă, o fungă, să lunece în partea opusă.

15. *Ghiul*: vergă articulată pe catarg, la celălalt capăt susţinut de balansină, la care se înverghează randa cu marginea de întinsură. Tot la capătul susţinut de balansină se fixează raiul şcotei prin care se manevrează ghiul.

16. *Greement*: ansamblul arborilor (catargelor) vergelor, picuri, ghiuri, manevrelor fixe şi mobile, precum şi al velelor unui velier. La „*Hai-Hui 2"* greementul se compune din: catarg, ghiu, sarturi, straiuri, fungi, şcote, vela randă şi vela foc. Pe catarg, mai jos de capelatură se găseşte fixată cruce ta. formată din două braţe (antene) orizontale, pentru călăuzirea sarturilor.

17. *Green*: rafală de vânt sau vânt puternic, iscat brusc, de mare violenţă şi de scurtă durată.

18. *Jawl*: iaht cu două catarge, catargul al doilea (artimon) fixat în

spatele cabinei pupa, când artimonul se numeşte şi catarg „Bate pupa".

19. *Loch*: indicator de viteză, totalizator de mile marine.

20 Manevre fixe: parâme din cablu de oţel care susţin catargul iahtului;

— Sarturile susţin catargul în borduri.

— Straiurile susţin catargul în plan longitudinal: prova, pupa. Manevrele fixe sunt prinse în vârful catargului la capelatură, iar în borduri, la prova şi pupa, la portsarturi şi portstraiuri prin întinzătoare care pot regla tensiunea cablurilor.

21 Manevre mobile: fungile, cu ajutorul cărora se ridică la post şi se coboară velele;

— Scotele cu ajutorul cărora se orientează velele;

— Murele cu ajutorul cărora se trag velele.

Fungile sunt compuse dintr-un cablu de oţel, prelungit cu unul vegetal, sau din fir sintetic. Scotele sunt în general confecţionate din fir vegetal, ca şi murele.

— Balansina ghiului, manevră mobilă din cablu de oţel, care reglează ghiul în plan vertical.

22. *Marangoz*: tâmplar, constructor de nave din lemn.

23. *Merlin*: parâma subţire formată din două şuviţe.

24. *Mola*: molează parâmele (a da mola): a trage la sine o parte dezlegată de la cheu, o scotă, o fungă.

25. *Hublouri*: „ferestrele" navelor, întotdeauna etanşe.

26. *Punct* (a face punctul): stabilirea poziţiei navei, fie faţă de reperele de la uscat, fie în larg, prin metodele navigaţiei costiere, estimate, astronomice, radiogoniometrice etc.

27. *Ketch*: iaht cu două catarge, catargul al doilea (artimonul) fixat înaintea cabinei pupa.

28. Ochi *de cioară*: ochi practicat în velă şi întărit, prin care sunt trecute baierele de terţarolă.

29. *Salamastră*: obiect împletit din parâma, cu care se aplicau lovituri marinarilor. Semnul autorităţii vechilor şefi de echipaje, alături de siflee.

30. *Şavirare*: un tur complet de 360 – pe care-l descrie catargul unui iaht, când din pricina rafalelor şi a deferlanţilor, iahtul se răstoarnă cu chila în sus, şi apoi revine în poziţia iniţială.

3). *Sfilaţă*: element de bază al unei parâme vegetale, obţinută prin răsucirea spre dreapta a mai multor fire din materialul din care se

fabrică parâma.

32. *Tacheţi*: piese în formă de T servind la legarea şcotelor şi fungilor.

33. *Terţarolă* (a lua): acţiunea de a diminua suprafaţa randei, legând o parte din velă pe ghiu.

34. *Ţintebine*: balustradă, bucată de parâmă sau cablu metalic bine amarate pe navă, care oferă sprijin echipajului pe furtună.

35. *Vele*: Mijlocul de propulsie al iahturilor, astăzi confecţionate din fibre sintetice (dacron) pe care se exercită acţiunea vântului.

— Vela randă se înverghează la catarg şi ghiu

— Focul, velă triunghiulară care se înverghează pe straiul prova

— Scotele ambelor vele sunt aduse la cockpit, de unde se manevrează în funcţie de alură, drum de urmat şi intensitatea vântului.